

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ



2. 1990

ISSN 0130—2701



АРМИЯ — СОВЕСТЬ МОЯ



Э 46

1990. № 2 (473)

Ежемесячный журнал

Выходит с октября 1950 года

© «Крылья Родины», 1990.

Издатель—ДОСААФ СССР

Издательство ДОСААФ СССР «Патриот»

МУЗЕЙ АВИАЦИИ В БЕДЕ. Проблема	4
АВИАПОЧТА	8
НАД ПЕРСИДСКИМ ЗАЛИВОМ. Приключения	9
ЧАС (продолжение)	10
АКТУАЛЬНЫЕ ИНТЕРВЬЮ	11
АНАТОЛИЙ КВОЧУР: ЧУВСТВО ЛЕТНОГО ДОСТО- ИНСТВА. Испытатели	14
ШАР ЕСТЬ — ШАРА НЕТ. Воздухоплавание: возрождение, поиск	17
«КРЫЛЫШКИ». Для ребят	18
ПРИШЕЛЬЦЫ (продолже- ние)	21
СНОВА УЖАС БЕРМУД? Тайны Пятого океана	22
ПРАВДА О МИГ-25	25
ПЕГАС, КАКАДУ И ДРУГИЕ. Самодель- ные летательные аппараты	26
БУДЕТ ЛИ «МИР» ПОЛНОЦЕННЫМ КОМ- ПЛЕКСОМ? Космос	27
ТРАГЕДИЯ ГЕНЕРАЛА ДУГЛАСА. (продолжение)	28

На 1-й стр. обложки: АТАКУЮТ
МИГ-25. Фото Ромэна Звягельского.

ФРОНТОВИКИ. В музее ВВС ми-
нистр обороны СССР генерал армии
Д. Т. Язов встретился с авиатора-
ми. О проблемах этого музея читайте
в номере. Фото Игоря Калабухова.

На 4-й стр. обложки: старший
лейтенант Елена Агаркова. Фото
Владимира Смолякова. (К стр. 38).

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР С. ЛЕВИЦКИЙ

Редакционная коллегия: В. АНИСИМОВ,
А. БАСКАКОВ, А. БАТКОВ, П. БЕЛЕВАН-
ЦЕВ, Ю. ВАСЮТИН, И. ВОЛК, В. ЛЕБЕДЕВ,
Т. ЛЕОНТЬЕВА, Г. МАКСИМОВИЧ, И. МЕР-
КУЛОВ, К. НАЖМУДИНОВ, А. НАЗАРОВ,
А. НИКОЛАЕВ, Ю. НОВИКОВ, Е. ПОДОЛЬ-
НЫЙ, Ю. ПОСТНИКОВ, А. САВОСЬКИН,
А. СКВОРЦОВ, В. ТКАЧЕВ, О. ШОЛМОВ.

Художественный редактор Л. Стацинская.
Корректор М. Ромашова.

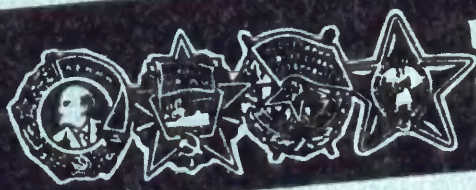
Сдано в набор 14.12.89 г. Подписано
в печать 11.01.90 г.
Г-43101. Формат 60×90¹/₈. Бумага глубо-
кой печати № 1. Глубокая печать. Усл.
печ. л. 4,5. Уч.-изд. л. 7,113. Усл. кр.-отт.
9,0. Тираж 85 000. Зак. 934/3. Цена 40 коп.

Адрес редакции:
107066, Москва, ул. Новорязанская,
дом 26.

Проезд — метро «Комсомольская»
Телефон 261-68-90

3-я типография Воениздата
123007, Москва, Хорошевское шоссе д. 32а

У НАС В ГОСТЯХ



КРАСНАЯ ЗВЕЗДА



АРМИЯ — СОВЕСТЬ МОЯ

Роспуск

◆
Курсант военного училища Логвинов.

◆
Десантник гвардии майор Горбунов.

◆
К нам приехал Винокур.

◆
Капитан Алексей Крохин (справа) — кавалер орденов Крас-

ного Знамени и Красной Звезды.

◆
Атакуют армейская авиация.

◆
Мы тоже спортсмены.

◆
Тревога!

◆
Фото Сергея Федорова.

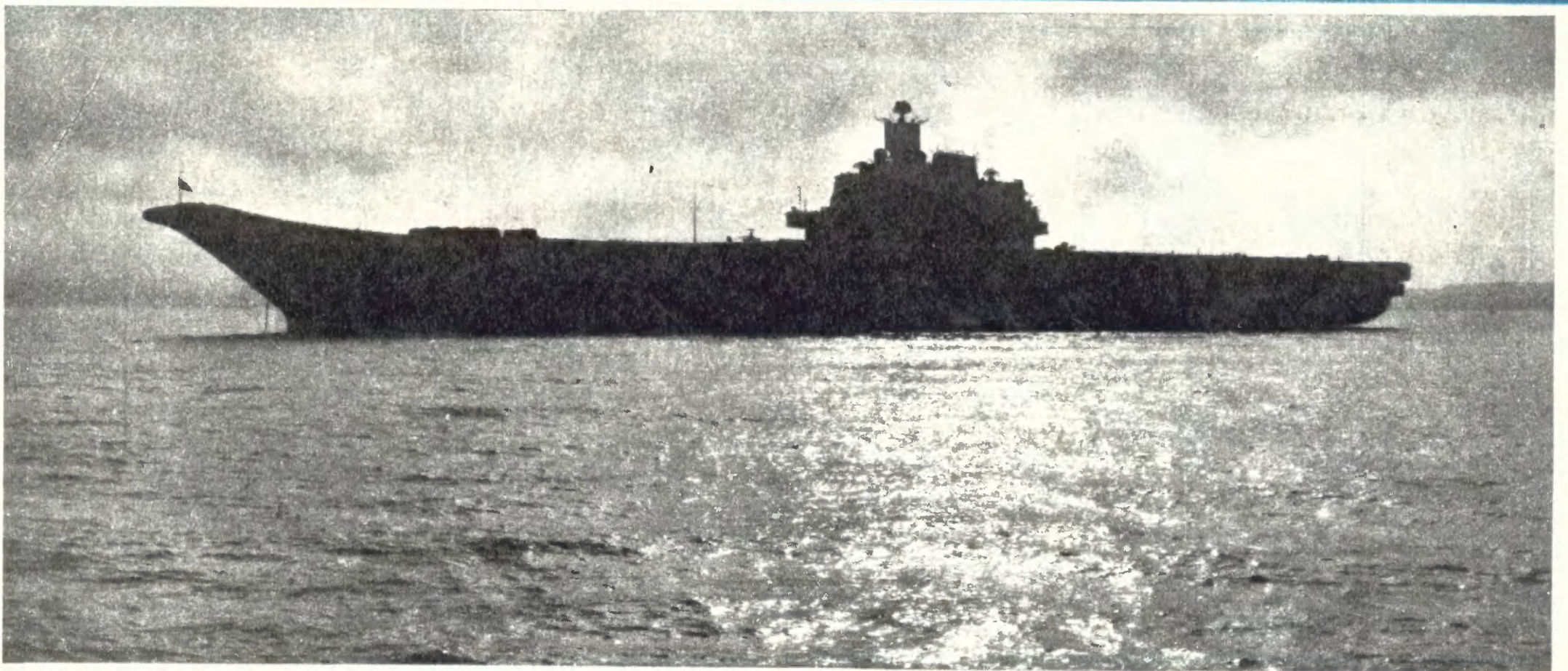
(Продолжение на стр. 20).



ПОСЛЕ ГРОМА НАД «ТБИЛИСИ»

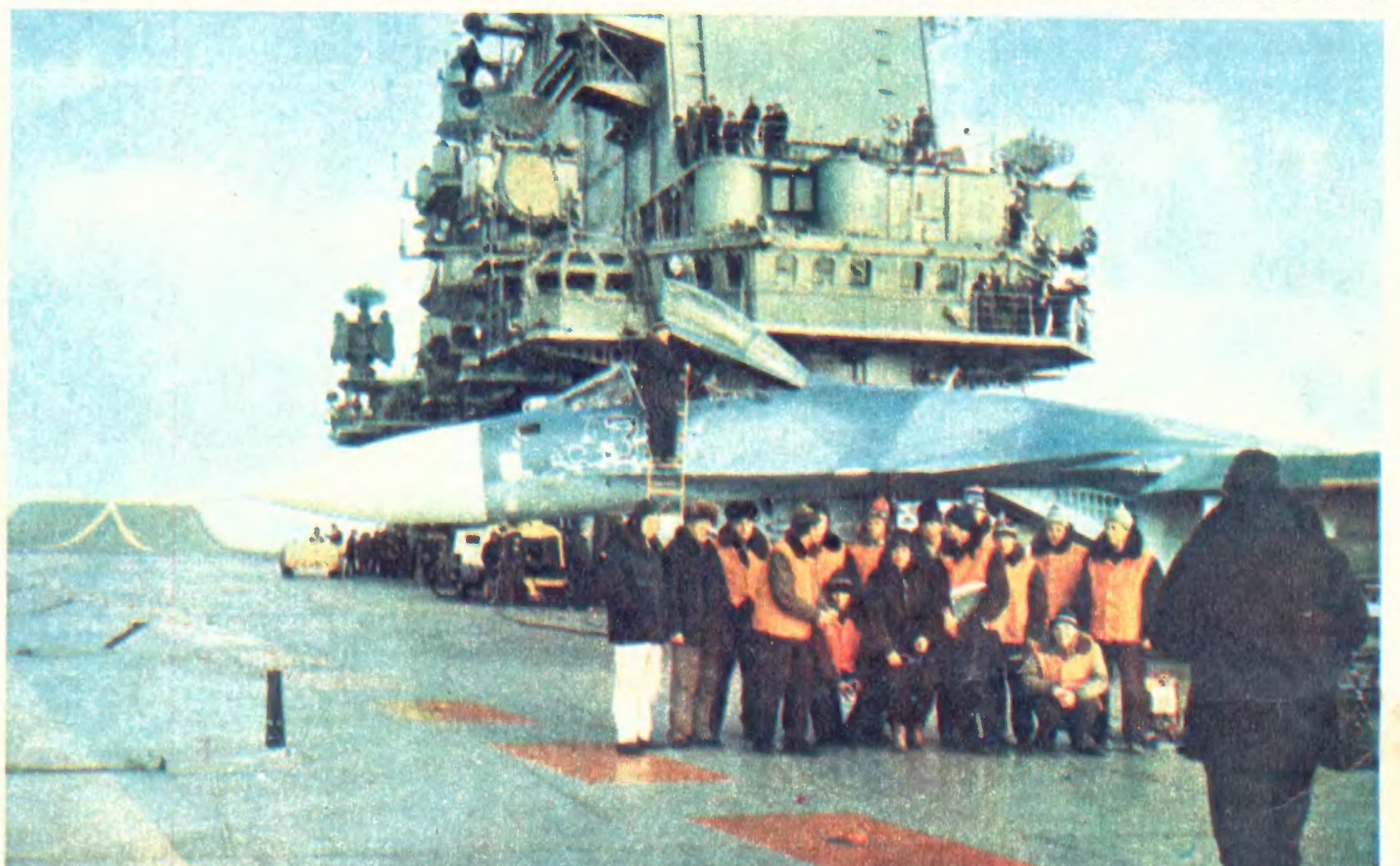
ДНЕВНИК РЕПОРТЕРА

Ольга КОЛЕСНИК



**Пора
сказать
об
острых
проблемах
авиации
Военно-Морского
Флота**

*Фото Павла Маслова,
Бориса Панова*



Итак, вновь страницы газет заполнили фразы, посвященные авиатеме: «впервые в истории», «этапные, исторические фотоснимки» и тому подобное. И неизменно присутствовал в заголовках «гром над палубой» («Правда», «Красная звезда»). Словом, наконец-то и у нас появилась на тяжелом авианесущем крейсере «Тбилиси» машина, подобная тем, что давным-давно взлетают с палуб «морских аэродромов» США.

Нет, не упрекнуть кого-то хочу за «отставание». Не та это область для гонок — вооружение. Дело в том, что немало читателей, судя по почте «КР», восприняли палубные «Су» и «МиГи», как наш (!) шаг в этой самой гонке. Нет, важный «пунктик» упустили газеты: «Тбилиси» — необходимая ответная мера...

И вот мы на аэродроме, где идет подготовка новых самолетов к посадкам на палубу «Тбилиси». Полковник Алексей Алексеевич Серегин «запрашивает Москву», и мы узнаем, что Як-38 можем «снимать сколько угодно», а вот трамплин... Алексей Алексеевич несколько обескуражен: нельзя, а ведь МиГ-29 морской авиации старший лейтенант Рассказов продемонстрировал американскому адмиралу Тросту. А разве в Ле Бурже, в Канаде его не видели!

— Кстати, старший лейтенант Рассказов — выпускник Ивановского авиаспортклуба ДОСААФ, — хочет смягчить «обстановку запрета» полковник Серегин.

Но дела в гарнизоне, где идет работа над новым палубником, увы, не дают повода для хорошего настроения. Старая история: сначала «строим завод», потом «барак возле». Сотни и сотни бесквартирных морских авиаторов! В разгар переучивания на новую технику снят с должности командир полка Тимур Апакидзе. Тот самый, о котором писала центральная печать, когда летчики полка ценой жизни спасли город. Весь коллектив против отстранения Апакидзе. Однако что можно противопоставить тем серьезнейшим нарушениям законов безопасности полетов, которые были допущены по вине командира полка. Наверное, тут еще нужен серьезный разговор... А пока — знакомство с морской авиатехникой.

Авиация Военно-Морского Флота имеет немало острых проблем. Да хотя бы и такая, по мнению командиров, важная: ни авиаспортклубы ДОСААФ, ни военные училища морских летчиков не готовят. Приходят лейтенанты в полк и... забудь все, что было...

Я пилотирую «палубник» Як-38 на специальном тренажере: это тяжелейшее дело, операций в 2—3 раза больше, чем на обычной машине. Подполковник Митин, мой инструктор, помогает выбраться из кабины: теперь, мол, понятно!

Сегодня вместо Як-38 (их полеты даже мешали «мигам» и «Сухим») появились синие стрелы новых «палубников». Конечно, летчики нам все показали. В том числе герой очерка в этом номере «КР» летчик-испытатель ОКБ имени А. И. Микояна Анатолий Квочур.

Вот перед трамплином замер МиГ-29 Героя Советского Союза Тахтара Аубакирова. Сопла движков мечут сиреневое пламя. Земля под ногами дрожит. Прыжок — «миг» лыжником с трамплина несется в воздухе. Крыло «нащупало» опору, начался обычный полет.

А вскоре после посадки с торможением — гаком (крюк) за трос — Тахтар горячо доказывал заместителю начальника авиации ВМФ по боевой подготовке генерал-майору авиации Н. Рогову, что сегодня подготовка «строевого» летчика по срокам отстает от степени готовности корабля, что нельзя вводить столько ограничений в полетные задачи (реакция на «снятие» Апакидзе)... А рядом готовится к прыжку очередной «миг».

В напряженной работе как-то незаметно-закономерно подошли полеты с палубы. Первопроходцами стали Тахтар Аубакиров, Виктор Пугачев, Игорь Вотинцев, Александр Крутов. Это большая победа ОКБ и советских испытателей, инженеров, техников. А вот о проблемах пора наконец задуматься, не ограничиваясь «решениями на бумаге».



«КР» ПРЕДЛАГАЕТ СТРАНИЦЫ ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ И КОСМИЧЕСКОЙ РЕКЛАМЫ, ОБЪЯВЛЕНИЙ

Вместе
с
текстами
и
иллюстрациями
представляйте
гарантийное
письмо
об
оплате
с
сообщением
номера
своего
расчетного
счета.
(Подписи
руководителя
и
бухгалтера,
печать)

♦ Вот пример. ♦

Не подписывайтесь
на журнал
«Крылья Родины»!

На него ажиотажный спрос,
продажа из-под полы
за 1—3 руб.,
что способствует спекуляции.

Не подписывайтесь
на «КР»!

Рожденный ползать
летать не может.

«НЕ ПРИДАЛИ ЗНАЧЕНИЯ...»

От состава местных и республиканских Советов народных депутатов, призванных осуществлять реальную власть в районе, городе, области, республике, во многом будет зависеть решение большинства жизненно важных социально-экономических вопросов на территории Совета, установление здоровых межнациональных отношений.

Пропаганда избирательной программы «своего» кандидата, его взглядов, достоинств, способностей выполнить предвыборную программу составляет суть острой политической борьбы за места в Совете. Не случайно многие неформальные, по существу антиперестроечные объединения отчаянно борются за избрание в Советы своих представителей.

Как дела у авиаторов? Например, у оборонной организации Латвии. К сожалению, в местных Советах нет ни одного из трех тысяч аэроклубовцев, хотя в их числе есть спортсмены, известные и за пределами Латвии. Дело в том, что организации ДОСААФ республики не удалось провести в избирательных округах должной работы. А напрасно. Войдя в состав местных Советов, депутаты-авиаторы помогли бы решить многие вопросы, которые ни МГА, ни ВВС, ни клубы и бюро ЦК ДОСААФ республики давно не могут осилить. К примеру, жилищную проблему. Или то, что почти 40 лет Рижский аэроклуб не имеет обустроенной базы. Более десятка лет не реализуется решение Совета Министров республики о передаче ДОСААФ аэродрома «Спилве». Его сооружения почти сразу после вывода самолетов Латвийского Управления гражданской авиации начали захватывать предприимчивые кооператоры. Летное поле делят на участки... огородники.

Правда, производственное предприятие Аэрофлота и военные авиаторы, худобедно, где лучше, где хуже, в предвыборную борьбу включились. И, очевидно, депутаты будут проводить в жизнь на местах политику научно-технического прогресса, социальной справедливости, организовывать досуг советских людей интересно, полезно, особенно для молодежи. Но почему же авиаторы, ЦК ДОСААФ Латвии использовали не все возможности предвыборной кампании? Четко на этот вопрос никто в республиканском комитете ответить не смог. Председатель его Янис Лочмелис лишь развел руками:

— Знаете, как-то мы не придали выборам должного значения... Не увидели открывающихся возможностей...

Выборы в местные Советы народных депутатов Латвийской ССР прошли. В других регионах страны они еще предстоят. Извлекут ли авиаторы урок из промаха их латвийских коллег?

Павел СТАРОСТИН

МУЗЕИ

Игорь КАЗАНСКИЙ

Почти два десятилетия назад Военно-Воздушные Силы выделили в подмосковном Монино два ангара и казавшееся тогда просторным поле, на котором поставили боевые и транспортные самолеты, в основном послевоенные. В соседнем небольшом здании разверну-

ли экспозицию, посвященную истории отечественного воздухоплавания и авиации.

Уже в те годы посетители монинского музея удивлялись тому, что в нем не представлены такие этапные машины, как, к примеру, штурмовик Ил-2 (а их



Иных уж нет...

выпустили почти 40 тыс.), бомбардировщик СБ (около 6 тыс.), истребители И-16 и И-15 (почти по 6 тыс.).

Что же изменилось за последние годы? Вновь прошелся по залам музея, открытой площадке, узнал «старых знакомых» и, конечно же, обратил внимание на пополнение: на прототип теперь известного истребителя МиГ-29, стратегический бомбардировщик, другие летательные аппараты. В общем, коллекция заметно пополнилась.

Сотрудники выставки получают новые экспонаты разными способами. Прежде всего теперь сюда решено отправлять прототипы и опытные экземпляры самолетов и вертолетов, отработавших свой

ресурс и проложивших дорогу серийным машинам. Добираются они в Монино чаще «своим ходом».

Кроме того, коллекцию пополнил ряд «реплик» — точнее, макетов самолетов прежних лет или их копий: ракетный истребитель БИ, микояновский первенец МиГ-3, дающие представление о внешнем облике машин и их размерах. Вот только вызывают досаду намалеванные на оперении и крыльях «мига» рули, а на копии И-16 — дверные петли, которыми те же элероны удерживаются на крыле. Даже не верится, что это «изделие» вышло из цехов авиационного завода.

Пожалуй, самым интересным представляется восстановление исторических самолетов, найденных на местах вынужденных посадок, полях Великой Отечественной, во всевозможных водоемах. Именно таким образом монинцы получили бомбардировщик СБ, потерпевший аварию в Сибири еще до войны. К счастью, машина неплохо сохранилась. Ее переправили в ОКБ имени А. Н. Туполева и там, используя сохранившиеся чертежи, призвав на помощь ветеранов, почти полностью восстановили. Теперь поблескивающий дюралем СБ стоит в одном из ангаров. Аналогичная участь постигла и штурмовик Ил-2 с заводским номером 301 060, обнаруженный на месте вынужденной посадки в Новгородской области. И его вывезли вертолетом, доставили в ильюшинскую «фирму» и тщательно реставрировали, доведя чуть ли не до летного состояния. По крайней мере, на съемках кинофильма «Особо важное задание» возрожденный Ил-2 исправно рулил по аэродрому. И что очень важно, рядом со штурмовиком помещен стенд с материалами о летчике старшине М. Федотове из 243-й штурмовой авиационной дивизии, летавшем на этой машине, и о том, как ее восстанавливали.

Такие экспонаты обладают двойной ценностью — и как чисто музейные объекты, по которым можно проследить историю отечественной авиации, и как «живые» свидетели давно минувших событий.

Однако, выйдя из музея, я не мог не обратить внимание на кучу металла, на котором кое-где сохранились следы окраски полярной авиации. Мне объяс-

нили, что это один из последних, переживших Великую Отечественную войну, четырехмоторных бомбардировщиков ТБ-7 (Пе-8), летавших бомбить глубокие тылы «третьего рейха». В середине 40-х годов уцелевшие машины передали в полярную авиацию, и они довольно долго добросовестно трудились на Крайнем Севере, обслуживая зимовщиков и дрейфующие станции «Северный полюс». А этот Пе-8 совершил вынужденную посадку на мысе Косистый после того, как у него на взлете отказали разом все четыре двигателя.

После того, как в печати сообщили о том, что Пе-8 благополучно пролежал на мысе Косистый почти четыре

разбомбили и расстреляли. Та же участь постигла и многие другие, порой уникальные самолеты. И не только их. В конце войны в Центральном Парке культуры и отдыха имени М. Горького была открыта выставка трофейной техники. Показали на ней новинки люфтваффе. После закрытия выставки ликвидировали и нацистскую технику. А вот танкисты сумели сохранить «тигры», «пантеры» и даже чудовищную 180-тонную «мышь», которую и сейчас можно увидеть в Музее бронетанковых войск. Там же находятся английские и американские танки и бронетранспортеры, в годы Великой Отечественной войны полученные от союзников по антигитлеровской коалиции.

АВИАЦИИ

**Проблема
требует
срочного
решения**

БЕДЕ

десятилетия, его решили перевезти для восстановления в Москву. Сформировали команду, машину быстренько демонтировали, в основном топорами, и в таком виде переправили по назначению. Сработали оперативно, но забыли самую большую беду музея: там нет реставрационных мастерских, а поступить, как с СБ, не удалось — конструкторского бюро В. Петлякова давно не существует. Передать бомбардировщик для реставрации на какой-нибудь действующий авиазавод было нереально — кто возьмет за «лишнее» дело, отвлечет на него рабочую силу, отпустит материалы, и все это в ущерб спущенному сверху плану? Вот Пе-8 и оставили во дворе музея до лучших времен. И не его одного. Мягко сказать — оставили... По-моему, ясно, что происходит с металлом под дождем и на ветру. Между тем многие отреставрированные экспонаты не помещаются в ангарах, фактически пропадают на открытых стоянках. Самолет, будто птица, без полета жить не может. Тут бы по-особому хранить технику. Но для этого нет ни сил, ни средств. Но вернемся к нашему отношению к истории авиации.

Самолет, на котором экипаж Михаила Громова установил рекорд беспосадочного перелета через полюс, использовали в качестве... мишени. АНТ-25

Но мало кто знает, что в послевоенные годы в ЦАГИ показывали, правда, специалистам, ленд-лизские «аэрокобры», «харрикейны», «бостоны» и другую авиационную технику, на которой воевали наши летчики.

Однако через некоторое время, быть может, в период очередной «кампании», все они пошли в металлолом.

Кстати, выходя из музея, я заметил за одним из ангаров вертолет, судя по виду, — американский. Так и оказалось. Но в каком виде! Кабина «расчищена», только куски проводов торчат, из обшивки вырезаны прямоугольные куски дюрала, кое-где фюзеляж порублен и смят. В другом месте, недалеко от реактивного бомбардировщика Ил-28, в зарослях приткнулся другой иностранный вертолет. Состояние ничуть не лучше...

Ребята из поисковых отрядов не раз сообщали в Монино об интересных находках. Напомню лишь о некоторых. На Севере в прекрасном состоянии лежат Ме-110 и английский самолет «Хемпден», в Черном море, на небольшой глубине — Ме-109, у которого отсутствует только фонарь кабины — пилот сбросил его, выбираясь из тонущей машины. Таким потенциальным экспонатам требовался только ремонт. Поисковики были готовы самостоятельно привести в порядок эти самолеты, ▶

но наткнулись на твердое. «Пас такая техника не интересуется!».

А ведь было бы полезно, в первую очередь, молодежи, посмотреть на стоящие друг против друга «лагги», «ишачки» и «мессеры» с «фокке-вульфами», сравнить их и понять, с каким врагом пришлось иметь дело нашим отцам и дедам в годы Великой Отечественной.

Что касается реставрационной базы, а судя по всему, Миновиапром физически не сможет быстро выполнить все заказы, поступившие из Монино, то почему бы музеем не открыть двери для любителей авиации? Студентам, инженерам, наконец, школьникам. Да и слушателям академий, курсантам училищ и аэроклубов, которые готовы безвозмездно трудиться над историческими летательными аппаратами. Кстати, о дверях. Вызывает недоумение система допуска в монинское собрание. Приходится загодя заказывать пропуска, тогда как из подмосковного пансионата «Клязьма» туда, на территорию войсковой части, отправляют всех отдыхающих. Было бы желание... Официально же — только половина коллективных заявок удовлетворяется.

Вместо того, чтобы ведомствам и общественным организациям объединить усилия, создать наконец общедоступный музей авиации и космонавтики, создан пропускной режим, идет также «распыление» ценнейших экспонатов.

Так, несколько лет назад приказом министра гражданской авиации при Центре подготовки летного состава стран — участниц СЭВ в Ульяновске создали «свой» музей, гражданской авиации. Представители Центра и городские власти действовали решительно — рядом с аэропортом отыскивали подходящую площадку, включили посещение будущего музея в план экскурсий по городу, наметили, где будет ангар-хранилище редких экспонатов. Вскоре в Ульяновск стали прибывать и сами экспонаты.

Рядом с ними занимали место на смотровой площадке восстановленные машины. Министерство гражданской авиации возложило решение вопросов реставрации найденных исторических аэропланов на ремонтные заводы своего ведомства и привлекло, кроме того, к этому делу курсантов.

Нашли в сотне километров от Игарки неплохо сохранившийся первый отечественный тяжелый бомбардировщик ТБ-1 (АНТ-4). (Хотя при чем тут МГА? Явно «обошли» ВВС?) Восстановлены многие другие исторические машины... А радоваться нечему. Опять-таки уникальные машины находятся под открытым небом, мокнут под дождями, их заметает пыль и снег. По мнению директора музея, износившиеся экспонаты пора заменять другими или отправлять в ремонт, но средств на «косметику», вточь как в Монино, нет.

Оказывается, издавая приказ о создании ульяновского музея, министр не заручился разрешением директивных органов. А раз так, нет и не будет ассигнований на капитальное строительство, и редчайшие, с великим трудом возрожденные самолеты обречены на гибель.

Есть еще Музей авиации Северного флота с небольшой, но уникальной коллекцией самолетов второй мировой войны. И ее осмотреть, по понятным причинам, дано далеко не каждому.

Еще раз напрашивается вывод: проблема создания в стране национального авиакосмического музея требует срочного решения. Об этом немало писала и пишет центральная пресса. Но воз и ныне там. Почему?

Недавно начальник управления планировки и застройки Главного архитектурно-планировочного управления Москвы при Мосгорисполкоме А. Кеглер обнародовал сообщение о том, что строительство музея предусмотрено в новом Генеральном плане г. Москвы и Московской области. «При рассмотрении вопроса о размещении музея были внимательно изучены мнения различных организаций, в том числе и Гипроавиапрома. Прошли совещания в исполкоме Моссовета с участием представителей заинтересованных ведомств. Рассматривались предложения разместить музей на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе, Тушинском аэродроме ДОСААФ или в районе музея ВВС в Монино, а также на территории московских аэропортов. Общественным советом по градостроительству г. Москвы принято решение разместить музей в районе аэродрома Шереметьево, о чем доложено в Совет Министров СССР. Специалисты во главе с директором института Гипроавиапрома М. Шандурой пришли к выводу, что размещение музея на территории вблизи аэропорта Шереметьево позволит решить и более масштабную задачу: проводить на его базе международные авиасалоны, крупные авиационные праздники. Сейчас прорабатывается вопрос о трассе скоростного пассажирского транспорта в Шереметьево — монорельс на магнитной подушке. Хотя многие ведомства и организации приняли участие в обсуждении проблемы, никто не взял на себя обязательства быть, как сейчас модно говорить, спонсором этого важного дела, тем более — заказчиком и строителем музея. А такие ведомства, как Министерство обороны СССР, Министерство авиационной промышленности СССР, Министерство гражданской авиации могли бы взять на себя затраты», — заключил сообщение товарищ Кеглер.

Однако было опубликовано и мнение Героя Советского Союза, Героя Социалистического Труда В. Гризодубовой, дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР генерал-майора авиации П. Поповича и других знатных авиаторов страны, кто посчитал заверения тов. Кеглера не вполне компетентными. Они сообщили, что группа ветеранов авиации по поводу музея обращалась в адрес XXVII съезда КПСС, и в высших партийных и государственных инстанциях это обращение было рассмотрено. Принято решение создать музей авиации и космонавтики СССР в Москве. Были запрошены мнения у семи заинтересованных министерств, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ о принятии долевого участия. На 1 января 1989 года дали «добро» все, за исключением ЦК ВЛКСМ. Министерство обороны СССР, намеченное в качестве генерального заказчика, согласилось на строительство музея, но не в Шереметьево, а в Тушине с 1991 года. Моссовету было поручено выделить место для строительства музея в Москве. Однако Моссовет занял узковедомственную позицию. В результате только через три года после принятия решения главное архитектурно-планировочное управление

Москвы якобы предложило музей построить в Шереметьево, ссылаясь при этом на рекомендации общественного совета по градостроительству Москвы. Указывается на проведение целого ряда совещаний, в том числе и на общественный совет 13 февраля 1988 года. В действительности это совещание было проведено на 2 часа раньше назначенного времени, поэтому на нем никто из представителей заинтересованных ведомств не присутствовал, — с возмущением писали авиаторы.

Итак, «началось голосование». Кто за Тушино? Кто за другое какое-то место? Да, в Тушинской пойме площадь предполагаемого участка строительства позволит расположить не только комплекс сооружений музея, но и развитую парковую зону с сохранением действующего ЦАК ДОСААФ имени В. П. Чкалова. По транспортной доступности Тушино удобно благодаря близости городских магистралей, станций метрополитена (действующей «Тушинская» и резервной станции), а также крупной водной артерии.

Достоинствами размещения музея в Тушине являются возможности дальнейшего расширения комплекса, а также создания современной взлетно-посадочной полосы. Кроме того, этот аэродром известен в нашей стране и за ее пределами как место проведения массовых авиационных мероприятий.

Что же Шереметьево? По мнению, отраслевого института, там можно использовать участок в юго-западном райо-



Вот кому-то повезло,

не аэропорта, на землях Гослесфонда на левом берегу реки Клязьмы. Правда, там подлежит вырубке большой лесной массив, территория участка ограничена, около 40 га, а нужно 70, поэтому разместить все натурные экспонаты невозможно. Нет и перспектив расширения музея в связи с высотными ограничениями действующего аэропорта и общей стесненностью. К тому же строительство скоростной дороги потребует значительных капитальных вложе-

ний. (По данным ВНИИПИ «Гидротрубопровод» — 144 млн. рублей.) А в целом строительство музея в Шереметьеве обойдется в 2,5 раза дороже, чем в Тушине.

Что думают по этому поводу сами «монинцы»? Герой Советского Союза заслуженный летчик-испытатель СССР Ю. Антипов, заслуженный военный штурман СССР В. Дымчин и другие утверждают, что новый музей должен быть создан именно в Монине, что такой проект будет в десятки раз дешевле и его осуществление значительно проще. Ведь имеется взлетно-посадочная полоса. Наличие земельных участков позволяет разместить значительную коллекцию музея с перспективой роста. Сложился коллектив с огромным опытом и знанием предмета, традициями и организацией музейного дела. В гарнизоне Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина — неисчерпаемый источник высококвалифицированных авиационных кадров, кстати, обеспеченных жильем. Близость музея от автомобильного шоссе и железнодорожной станции позволит использовать для доставки посетителей различные виды транспорта. В период строительства экспозиционных залов нового музея экскурсионную работу можно не прерывать. На базе музея, в торжественные дни наряду с показом авиационной техники можно организовывать состязания авиамodelистов, полеты спортивных самолетов и планеров, дельтапланов, прыжки с парашютом.



Что ж, мнение резонное. Но, к сожалению, от нужд Монина далеки министерства и ведомства.

Кто же в конце концов осмыслит ситуацию не с ведомственных позиций? Пусть будет музей в Монине, пусть в Ульяновске, Сафонове. Пусть возникают новые — в Ленинграде, на Тихоокеанском флоте. Но ведь доступный «общий» музей нужен именно в столице, именно с участием всей авиационной общественности страны!

Представляется мне в связи с этим один-два простейших ангара с первыми экспонатами. Платное посещение. Хозрасчет. Появляются средства для дальнейшего строительства... Тот, кто сделает первый, реальный (в сложной экономической обстановке) шаг — в Тушине ли, на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе, другом месте Москвы — тот, несомненно, начнет большое, полезное и перспективное дело. Кстати, на одном из авиапраздников в Тушине

прообраз музея возник. Сотни тысяч москвичей и гостей столицы с удовольствием посмотрели экспонаты выставки авиатехники.

Конечно, нельзя претендовать на немедленный положительный ответ. Проблем видится немало: как министерства и ведомства «расшевелить», кому поручить дело и многое другое. Что ж, предлагаю высказать мнения, поспорить, предложить.





ПРЕДЛАГАЮ

Уважаемая редакция!

Пишет вам страстный поклонник авиации. Ваш журнал мне нравится, но есть у него, на мой взгляд, недостатки. Прежде всего — малый объем и недостаточная периодичность. Убежден, что много хороших, интересных материалов не попадает на страницы просто из-за недостатка места.

Если нельзя увеличить объем или выпускать «КР» два раза в месяц, то, может быть, возможно сделать приложение? Думаю, многие любители авиации с удовольствием приобретали бы такое приложение (его можно было бы высылать наложенным платежом подписчикам «КР» по предъявлении абонемента на подписку).

Еще одно предложение. Хочется видеть в «КР» такую рубрику-вкладку: «В ваш альбом». Когда просто вырезаешь фотографии самолетов из журнала — портишь издание, теряешь какие-то материалы. А если снимки или цветные рисунки самолетов будут помещаться на специальной вкладке, то это поможет коллекционерам, людям, увлеченным авиацией, в пропаганде ее. Такие вкладки можно будет использовать при оформлении стендов, уголков, маленьких музеев авиации.

И. Халиман
п. Фурманово Уральской области

ЛЕД ТРОНУЛСЯ

Уважаемая редакция! Пишет вам ученик 8 класса Алексей Матусев. В статье Колосова задан вопрос: как заинтересовать взрослых и молодежь моделями из бумаги? Просто. Не интересуются потому, что негде брать развертки копий. Предлагаю начать печатать приложение к вашему журналу, в котором помещать чертежи бумажных моделей. Я думаю, многим интересно иметь у себя коллекцию копий (даже бумажных) самолетов второй мировой войны.

п. Майколь Кустанайского района.

* * *

В Польше выпускают журнал «Малы модельаж» с цветными выкройками моделей самолетов, судов, автомобилей, военной техники. А почему бы и вам так не сделать? Например, выпускать приложение или приводить раскрой заготовок модели в самом журнале.

С. Шаров, г. Калининград.

* * *

Здравствуйте, уважаемая редакция! Хочу сказать, что «Лед тронулся!». В Латвии выпущена отличнейшая модель из картона «МиГ-29» в стандартном масштабе 1:33. Тираж — 13 000 (очень, очень мало). Причем, судя по рекламе на обложке, это только «первая ласточка» в серии из четырех подобных моделей — должны последовать «Як-36», «Су-25» и «Су-27».

Радости моей нет границ. Не огорча-

ет даже то, что самому такая модель не досталась — удалось увидеть ее у более счастливого коллеги. Кстати, спасибо и за это — я нашел благодаря вам друзей в других городах, в том числе 45-летнего архитектора из Минска, увлеченного бумажными моделями. Он прислал мне образец еще одного издания, подобного «Малы модельаж», но не подписного (издается в Польше издательством «ALFA»).

Я еще больше укрепился во мнении, что это далеко не «детская забава», а, как считают в Польше, — «школа терпеливости и аккуратности» и очень приятный досуг. Надеюсь, что вы еще не раз напишете о новостях в мире картонного моделизма.

Сергей Колосов, г. Пермь.

ЗАПРАШИВАЕТ ТЮМЕНЬ

Нашему Тюменскому авиаспортклубу ДОСААФ исполняется ни много ни мало — 55 лет. К этому празднику мы решили создать музей. Начали собирать материалы, познакомились с замечательными людьми — ветеранами АСК. Но все-таки для настоящего музея собрано еще недостаточно.

Мы обращаемся ко всем, кто когда-либо учился или работал в Тюменском АСК. Дорогие товарищи, откликнитесь! Спортсмены и инструкторы, авиатехники, связисты, водители, — все, кто когда-то в Тюмени занимался авиационным спортом, работал в Осоавиахиме.

Напоминаем, что наш АСК был в тридцатые годы аэроклубом Осоавиахима, планерной станцией. Присылайте исторические фотографии, документы, награды, личные вещи...

Обязательно укажите обратный адрес, чтобы мы могли пригласить вас на открытие музея, переписываться с вами.

Наш адрес: 627100, Тюменская область, г. Ялуторовск ГСП, Тюменский авиаспортклуб ДОСААФ — Лефановой Людмиле Витальевне.

ПОДРУЖИЛИСЬ ОФИЦЕРЫ С ЛИТОВСКИМИ РЕБЯТАМИ

— Владимир Соколов? Да это настоящий энтузиаст! Побольше бы таких людей, — говорит о старшем лейтенанте Соколове, начальнике слесарно-механической группы технико-эксплуатационной части авиапункта, директор средней школы одного из литовских городов Валерий Андреевич Арискин.

Шесть лет назад перворазрядник по авиамodelьному спорту старший лейтенант Соколов пришел к Арискину и предложил организовать в школе авиамodelьный кружок. Нашли небольшую комнату, объявили набор. Желающих заниматься моделизмом оказалось много.

И начали ребята под руководством офицера-авиатора осваивать конструкторское дело, мастерить модели, учить их летать.

На занятиях Владимир рассказывал ребятам не только об устройстве летательных аппаратов, но и об истории авиации, подвигах советских летчиков.

Организовывал встречи с ветеранами 126-го Молодечненского бомбардировочного авиационного ордена Александра Невского полка — в августе 1944 он освобождал город от фашистских захватчиков. Школьники оборудовали комнату боевой славы этого полка.

Занятия в авиамodelьном кружке вели к тому, что многие ребята так увлеклись авиацией, что сделали осознанный выбор профессии, связанной с небом, со службой в Военно-Воздушных Силах.

По примеру Соколова начал вести занятия в соседней школе старший лейтенант Виталий Новицкий — старший техник самолета Ил-76. Началось соревнование моделлистов двух школ.

Однажды Соколов с помощью Новицкого при поддержке районо задумал провести первое открытое первенство района по авиамodelьному спорту. Как нередко бывает при организации нового дела, энтузиастам пришлось преодолеть немало бюрократических барьеров, но, тем не менее, первенство состоялось и прошло успешно. Приехали 6 команд из городов республики. Первое место заслуженно досталось опытному спортсмену Вильнюса под руководством Гинтараса Кашуба. Вторыми были ребята из Каунаса, а команда, в которой выступали воспитанники Соколова и Новицкого, завоевала почетное третье место.

На второе открытое первенство района приехали уже почти все сильнейшие экипажи республики по воздушному бою, были здесь и участники чемпионатов Европы и мира, сборные команды Латвии и Польской Народной Республики.

— Нынче нам вместо тесной комнаты выделили большое просторное помещение, — рассказывает Соколов. — Будем своими силами его оборудовать. Кроме меня с мальчишками будет заниматься капитан Валерий Шрамко. Он недавно прибыл в нашу часть для продолжения службы. Шрамко — кандидат в мастера спорта, так что у ребят будет опытный наставник-моделлист. Сейчас у нас 18 кружковцев. Будем набирать еще группу ребят помладше. А кто же, если не мы сами, будем готовить себе надежную смену?

Тимур Ламбаев

НЕ ЗАБЫТ АРЦЕУЛОВ

Недавно в Луцке — областном центре Волини открыта мемориальная доска с барельефом военного летчика Арцеулова на одном из домов улицы его же имени. Здесь когда-то базировался авиатотряд, в котором он служил. Арцеулов первым в Европе выполнил преднамеренный штопор. Этот его опыт сохранил жизнь многим пилотам. В первые годы Советской власти Арцеулов — летчик-инструктор в летной школе.

Сталинские репрессии не обошли талантливого авиатора. После отбытия ссылки небо для него было закрыто. В последние годы жизни Константин Константинович был наставником советских космонавтов.

Автор мемориальной доски — художник Н. Головань.

Ф. Дригайло



НАД ПЕРСИДСКИМ ЗАЛИВОМ

Сергей ТУРЧЕНКО

Этот редкий, едва не ставший трагическим, случай произошел в Персидском заливе, когда воды его были усеяны тысячами мин, а над ним то и дело появлялись боевые самолеты. Нередко они сначала обстреливали идущий по заливу танкер, лишь потом выясняли его государственную принадлежность.

На большом противолодочном корабле (БПК) «Адмирал Трибуц» мы шли в Персидский залив для обеспечения безопасности судов. Имелась на БПК вертолетная группа — для воздушной и метеорологической разведки, а также для обнаружения и траления мин.

В ночную разведку мы вылетели, когда остывающее солнце висело над горизонтом и его мягкий свет растекался по поверхности океана. В тропических широтах день сменяется ночью почти без перехода. Еще несколько минут, и нас окутает непроглядная южная ночь.

Вертолет завис над кормой корабля, и командир экипажа капитан Александр Терещенко вступил в единоборство с резким боковым ветром, хладнокровно, но энергично манипулируя рычагами управления. «Адмирал Трибуц» начал

быстро уменьшаться в размерах, уходя в сторону. Водная гладь темнела, приобрела фиолетовый оттенок.

Накануне долго разговаривал с командиром корабля капитаном 1 ранга Валерием Еловским о том, чем является для корабля бортовая авиация. Чего от нее больше — пользы или хлопот? Еловский отвечал откровенно. Хлопот, конечно, много. Полеты вертолетов — стрессовая ситуация практически для всего экипажа. Почти каждый человек — на своем месте — участвует в их подготовке и проведении. Это большая дополнительная нагрузка и ответственность.

Но палубную авиацию не зря называют длинной рукой корабля.

...Больше часа длится полет. Ночь поглотила цвета и краски. Внизу, в черных волнах, плещутся отраженные звезды. Командир экипажа — весь внимание. Несмотря на молодость — 28 лет, капитан Терещенко — самый опытный вертолетчик на корабле: из 650 часов общего налета почти половину провел над океанами. Он командир авиагруппы БПК «Адмирал Трибуц». Штурман экипажа — и временно авиагруппы — стар-

Фото Геннадия Дианова.

ший лейтенант Валерий Бабельский держится раскованнее: следит за работой бортовой ЭВМ и одновременно успеваешь со мной перекинуться шуткой, даже что-то напевает.

Летим. Вокруг темнота и звезды. Вдруг радостный возглас Бабельского:

— Ага! Не зря керосин жгли! — и он показывает засветку на экране РЛС. Запрос руководителю полетов, и мы меняем курс. Вскоре в темноте проступили бусинки корабельных огней.

Начинаем снижение. И хотя близко не подходим, ясно видим, что это военный корабль, по размерам близкий к нашему. Неожиданно на нем вспыхивает иллюминация, ярко освещается вертолетная площадка.

— Скажите, какое гостеприимство, — иронизирует Бабельский. — Садитесь приглашает...

Терещенко докладывает на БПК элементы движения чужого корабля, и наш вертолет поворачивает на обратный курс. И тут происходит то, что потом долго не забудет каждый из нас.

— Командир, — докладывает штурман, — коррекция не проходит.

Это значит, что мы потеряли корабельный привод, то есть перестали получать сигналы о своем месте с корабля.

Штурман жмет на какую-то кнопку, хмыкает безрадостно:

— У нас все нормально. Или на корабле отключились?

— Не страшно, — успокаивает командир, — определим счислимое место и тщательнее веди прокладку.

Но тут оказывается, что штурман счисление пути вертолета на планшете не вел, полностью доверившись приборам. Где мы? Где корабль? Каким курсом к нему идти? От ответа на эти вопросы зависят наши жизни. «Горючки» осталось на полтора часа.

Как быстро бегут минуты. Что делать? Надеяться на великую случайность? Именно на всякий случай штурман кричит в микрофон рации. Эфир безмолвен.

Проходит еще минут десять. И вдруг радостный возглас Бабельского:

— Привод заработал! — И тут же уже спокойно, риторически: — Что же это было?

Этого мы так и не сумели узнать ни тогда, ни позже. На корабле, как выяснилось, приводная станция работала все время безукоризненно. Вот и одна из неожиданностей океана.

Мне возвращение показалось долгим и утомительным. Вибрация, которую испытывает вертолет в полете, все внутри переворачивала. Когда поделился своими ощущениями со штурманом, тот шутливо заметил:

— Нормально! За полет мы теряем в весе до двух килограммов. Надеюсь, вы не исключение.

Но вот показались огни родного корабля. Сделав традиционную «коробочку», вертолет вышел на глиссаду. Маленьким квадратиком светилась в темноте посадочная площадка. Трудно было поверить, что в нее можно попасть! Квадрат стал стремительно расти, приближаться, в какое-то мгновение показалось, что мы неминуемо врежемся в корабельные надстройки. Вертолет завис, окутанный клубами водяной пыли. Штурман, приоткрыв дверь, корректировал приземление.

Вертолет коснулся палубы, тут же слегка оторвался от нее, потому что палуба накренилась на волне. Потом «зацепился» шасси за специальную противоскользкую сетку, натянутую на палубе, и медленно закачался вместе с кораблем...

— Еще три минуты полета, и мы бы не сели, — постукав по датчику горючего, спокойно заметил Терещенко.

ЧАС

Александр ОЛИЙНИК

Внезапно радиосигнал затих, зато заработал в другом — противоположном квадрате. Вертолеты изменили курс. И вновь на машины обрушился массированный огонь противника с заранее подготовленных позиций. Тем временем сигналы от аварийной радиостанции неожиданно обнаружили в третьем месте.

Потом выяснилось: диверсионной группе непримиримых удалось захватить у афганских летчиков несколько аварийных радиостанций «Комар», работающих, как известно, на одной, «международной» частоте. Главарь Фатах использовал «комаров» в тот вечер в разных районах долины, чтобы запутать вертолеты ПСС.

Истекал час после исчезновения Су-25. Долину окутывали густые сумерки южной ночи, прошитые трассами очередей. Перестрелка возникала то в одном, то в другом месте, в бой включались сторожевые посты, охраняющие дорогу. По тревоге были подняты оперативный отряд МГБ, парашютно-десантное подразделение, перед которым стояла задача — блокировать район возможного приземления летчика. Бронегруппу десантников возглавлял кавалер орденов Красного Знамени и Красной Звезды подполковник Валерий Востротин. В трудную минуту его не однажды выручали стремительные «грачи», и вот теперь черед был за десантом. Однако бронегруппа с трудом пробивалась в указанный район — колонну обстреливали из засад, дорога оказалась заминированной.

В эти минуты на окраине кишлака Абдибай у посеченного пулями старого карагача советский летчик принял неравный бой. Валялись забрызганные кровью автомат и пустые магазины, закончились патроны в обоймах пистолета...

Вот запись рассказа единственного свидетеля — афганского разведчика, имя которого по известным причинам не называю: «Я был внедрен в «исламскую партию Афганистана» полгода назад. Прошел военную подготовку в лагере под Пешеваром в составе группы Моалема Фатаха, действовавшего в Чарикарской долине. После объявления в Афганистане политики национального примирения группу Фатаха главари ИПА спешно направили снова в Чарикар для дестабилизации обстановки в районе. Имелся зенитный расчет. Но чем он вооружен, мы не знали. Американскую ракету «Стингер» увидели непосредственно перед ее запуском. В случае успеха главарь обещал всем высокое вознаграждение. Когда ракета поразила цель, все бросились к месту приземления пара-

шюта на окраину кишлака Абдибай, где находился «исламский комитет ИПА». Открыли сильный огонь. Главарь остановил пальбу — приказал взять летчика живым. Мол, за живого в Пакистане больше заплатят. Летчику не повезло — приземлился прямо на дерево, очевидно, был уже ранен. Тем не менее, пока его окружали, он успел освободиться от парашюта, с помощью строп опустился на землю; залег за старым карагачем. «Бросай оружие, шурави, выползай», — обратился через переводчика главарь. В ответ увидели выброшенный кулак с гранатой. Взрывом было ранено несколько человек. Когда попытались подойти к нему перебежками, летчик открыл огонь из автомата. Стрелял короткими очередями. Перестрелка длилась около 30—40 минут. Увидев над районом советские вертолеты, главарь приказал кончать с летчиком. Били по нему даже из гранатомета. Он был уже весь изранен, но продолжал отстреливаться. Потом у него кончились боеприпасы. К нему броском устремилась группа захвата. Взрывом гранаты шурави убил еще несколько человек. В течение десяти минут никто не решался подойти к месту, где лежал без признаков жизни советский летчик. Тогда Фатах вытащил кинжал, сам побежал к летчику с несколькими телохранителями. Едва они приблизились, летчик повернулся лицом к небу и выдернул, как я потом понял, зубами кольцо гранаты. Взрывом были убиты три человека и среди них главарь».

Подробности последнего боя старшего лейтенанта Павлюкова стали известны спустя два дня. Когда по ходатайству командования ограниченного контингента наших войск органы афганской военной контрразведки отозвали из банды ИПА разведчика. А в тот вечер до поздней ночи вертолеты ПСС продолжали поиски, барражировали над долиной самолеты-штурмовики.

На рассвете следующего дня поиски возобновились. Десантники и оперативный отряд МГБ вплотную подошли к кишлаку Абдибай, блокировали дорогу. Подполковник Востротин и афганский офицер майор Вахед через громкоговоритель обратились к старейшинам близлежащих кишлаков с просьбой помочь найти летчика — живого или мертвого.

После долгих переговоров в полдень у кишлака Балагиль местные дехкане вынесли тело летчика, завернутое в плащ-палатку. Более двухсот пулевых отметин, ножевых ран насчитали на теле офицера. В набитой камнями груди — белела записка грязного, разнузданного содержания.

...На следующий день летчики прощались с боевым товарищем. Проститься с бесстрашным шурави пришел в полном составе афганский авиационный полк во главе с его командиром полковником Санатулла, многие жители Баграма и окрестных кишлаков. Наверняка среди них были и непримиримые, еще вчера стрелявшие по советскому летчику. Однако пришли отдать последнее уважение мужеству воина. Таков закон Востока.

Под ружейный салют грузили гроб в «Черный тюльпан» — самолет, увозящий убитого на Родину, в Барнаул. А в синей лазури январского неба, покачивая крыльями, проносились краснозвездные «грачи».

Читаю, перечитываю письма... «Горжусь, что был другом Константина Павлюкова, горжусь его мужеством, стойкостью, самообладанием. В смертельной ситуации он не дрогнул, предпочел плену смерть, последней гранатой подорвал себя и врагов. Иначе Костя поступить просто не мог. Подвиг Павлюкова — естественное проявление его гражданской позиции. Мы с Костей вместе учились в военном училище. Гостили во время отпусков друг у друга дома, и дружба наша с каждым днем становилась все крепче. Порой мне казалось, что Костя мой брат. Не скажу, что в училищные годы Павлюкова можно было причислить к числу тех героев, кого обычно мальчишки рисуют в своем воображении. Костя любил гонять в футбол, мог набедокурить, а то и ослушаться. Отличали его доброта и открытость, готовность поделиться с товарищем всем, что сам имеет. Мы, его товарищи, многому учились у Кости и по-хорошему завидовали ему. Прямота, запальчивость Павлюкова не всем были по душе. Только он и не старался подстраиваться под кого-то. Всегда оставался самим собой: открытым, честным, надежным. Таким его знали и в авиационном полку, где мы вместе служили. Однажды, помнится, лейтенант Сергей Лавров допустил предпосылку к летному происшествию.

«Не моя это вина», — утверждал он после трудной посадки.

«А вы докажите это», — требовали командиры от лейтенанта. Лавров обратился за помощью к Павлюкову. Тот, изучив документы объективного контроля, скрупулезно все подсчитал и сумел убедительно доказать, что в случившемся вины товарища нет. Нам казалось, что в вопросах аэродинамики, теории стрельбы для Константина тайн не существует. Старший лейтенант Тютрин. Прикарпатский военный округ».

«Подвиг военного летчика старшего лейтенанта Константина Павлюкова сродни фронтовому. На его беспримерном мужестве, стойкости мы должны и будем воспитывать молодежь. Горжусь, что на смену ветеранам Великой Отечественной войны пришло достойное поколение Павлюковых. Герой Советского Союза генерал армии В. И. Варенников».

А это письмо от его земляков. Они свято чтут память о летчике. Именем Героя Советского Союза Павлюкова названа улица в совхозе «Цветы Алтая», где живут сейчас его родители. Его именем названа школа № 87, где он учился. В небо Украины поднимаются в учебные полеты «грачи». Среди них самолет с надписью: «Герой Советского Союза Константин Павлюков».

На вопросы
нештатных
корреспондентов
журнала
отвечают:

подполковнику
Анатолию
Докучаеву —

командующий
воздушно-десантными
войсками
генерал-полковник
Владислав
АЧАЛОВ

полковнику
Дмитрию
Петрову —

заместитель
главнокомандующего
Военно-Воздушными
Силами
по военным
учебным
заведениям,
начальник
военных
учебных
заведений ВВС
генерал-полковник
авиации
Алексей
ГОРЯИНОВ



ЗОНА ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

Виной всему оказался ветер. Упругие порывы подхватили рядового В. Новоселова, и он обрушился на купол рядового Х. Назирова. Стропы основного парашюта опутали десант-

— Характерен ли подобный факт для наших войск? — переспрашивает Владислав Алексеевич Ачалов. — Конечно. Ситуаций, когда требуются смелость, выдержка, у нас хватает — ведь в бой вступаем с неба. И из большинства испытаний парни в голубых беретах выходят с честью. В ВДВ идут те, кто хочет попробовать себя в настоящем мужском деле.

— Значит, безудержная критика армии в некоторых органах печати не пересилила тягу молодежи в воздушно-десантные войска!

— Именно так. Может, кто и «клюнет» на недружеские голоса, но большинство парней всегда будут стремиться попасть на службу в наши войска.

ника. На земле с тревогой увидели: стал гаснуть купол. Назиров не растерялся.

Несколько ловких движений — и он подхватил товарища.

Что же это за мужчина, не желающий вкусить риска?

Вы бывали на занятиях десантников? Преодоление сложной полосы препятствий, движение по проводам линии электропередачи, штурм вертикальной стены. А прыжок через огонь? Во время его выполнения десантник прыгает в бассейн с горячей нефтью, выныривает за «противником»...

Казалось бы, упражнения можно сделать менее «кричащими» при той же поучительности, но не делаем. Почему? Такие эффекты, «страсти» особенно привлекательны для юношей. Вот и рвется молодежь в ВДВ.

Одни воины прошли серьезные испытания в Афганистане, другие самоотвер-

СТАРТОВАЯ СТУПЕНЬ

БЫТЬ ЛИ СПЕЦШКОЛАМ ВВС?

— Алексей Семенович! Сейчас идет большая работа по реорганизации и сокращению Вооруженных Сил, в частности — боевой авиации. Как эти преобразования отразятся на системе учебных заведений ВВС? Коснется ли сокращение высших военных авиационных училищ летчиков?

— С принятием новой военной доктрины, в которой оборонительные действия стали доминирующими, происходят преобразования и в военно-учебных заведениях ВВС. Перестраивается структура обучения. В связи с сокращением Вооруженных Сил, в том числе и боевой авиации, потребность в авиационных кадрах снизилась, и поэтому набор в военно-учебные заведения ВВС заметно уменьшается. Но ничего нового в условиях приема не ожидается.

Как и раньше, продолжаем комплектовать летные училища кандидатами, прошедшими обучение в авиационных спортивных организациях ДОСААФ, не отказывая при этом и юношам, которые в аэроклубах не обучались. Таким, прежде чем принять решение о поступлении в авиационное училище, рекомендую проконсультироваться у работников военкомата. Они помогут в выборе специальности, расскажут о требованиях, предъявляемых к той или иной профессии, назовут училище, куда подавать рапорт о поступлении.

К определению специальности и выбору училища надо отнестись очень серьезно, так как перевод из одного училища в другое, как правило, не допускается.

Для гражданской молодежи установлен



Батальон ВДВ ведет комбат, гвардии майор Александр Ленцов, кавалер двух орденов.
Фото Сергея ФЕДОРОВА.

женно трудились при ликвидации землетрясения в Армении, третьи проявили выдержку и зрелость в сложной обстановке в Нагорном Карабахе. 16 десантников за последние 10 лет удостоены звания Героя Советского Союза. Люди чести, долга, высокого профессионализма — вот какие парни служат у нас.

— Но ведь есть и такие, кто боится прыгать с парашютом? Ходят слухи...

— Что мы, дескать, выталкиваем кое-кого из самолета, если сам не решается на прыжок. Слухи такие есть, но не факты. Перед прыжками солдаты и сержанты засыпают командиров рапортами с просьбой разрешить быть на прыжках. Все хотят прыгать! Тот, кто боится неба, просто-напросто не попадает в боевые подразделения.

— Владислав Алексеевич, вы не так давно были в США. Интересно сравнить подготовку наших воинов с американскими «коммандос».

— Есть такая возможность. Пришлось десантироваться с американскими парашютистами, когда в Соединенных Штатах принимали советскую военную делегацию во главе с министром обороны СССР генералом армии Язовым. Видел американского солдата в самые, что называется, острые моменты — десантирование, атака морского побережья. Десантники захватывали аэродром «противника», потом принимали на нем тех-

нику. На самолете С-130 рядом с нами были наследники знаменитых ковбоев, подружившиеся с небом и парашютом. Впечатления? Солдаты и офицеры стройны, подтянуты, хорошо экипированы...

Резкие крики — так у коммандос дается сигнал на десантирование. В традиции очень громкие команды, их дублирование — считается, что это мобилизует людей. У нас процесс десантирования проходит спокойнее. Первой уходит группа захвата объекта, 7—8 человек. Они покидают самолет на высоте 3 тысячи метров. Прыгать, когда до земли почти три километра, целесообразно, только если парашютисты — мастера... Способны ли на такое наши парни? Да, способны...

Рядом темнокожий солдат лет двадцати пяти. Интересуюсь подготовкой. За плечами — семь лет службы, 70 парашютных прыжков. Как его самочувствие перед расставанием с самолетом? Беру солдата за руку. Пульс — 120 ударов в минуту. Волнуется. Впрочем, кого прыжок оставляет равнодушным? Видимо, в этом профессионалы от советских десантников не отличаются.

— Владислав Алексеевич, а действительно ли в С-130 рядом с вами находились самые, что ни есть лучшие, может...

— Мы наблюдали за действиями личного состава 82-й воздушно-десантной дивизии. Она — основа 18-го корпуса, цвет его, на особом счету и в силах быстрого развертывания...

Основная группа отделяется, когда до земли 200—300 метров. Наши прыгают с 600—800, но при скорости само-

СТАРТОВАЯ СТУПЕНЬ

возраст поступления — с 17 до 21 года, военнослужащим срочной службы и военнообязанным из числа уволенных в запас — до 23 лет. Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда, выпускники Суворовских военных и Нахимовского военно-морского училищ, специальных школ-интернатов с первоначальной летной подготовкой (они организуются с 1990 года) зачисляются в училища без экзаменов, но при условии соответствия требованиям профессионального отбора. Те, кто окончил среднюю школу с золотой (серебряной) медалью, техникум или СПТУ с отличием, могут быть приняты без экзаменов в военные авиационно-технические училища. При поступлении в высшие военно-авиационные училища такие молодые люди сдают один экзамен, определяемый председателем приемной комиссии. При оценке «отлично» от остальных экзаменов они освобождаются, при «хорошо» или «посредственно» сдают экзамены по остальным предметам.

Иногда, уже учась в институте, юноша решает перейти в военное авиационное училище. Таким молодым людям надо знать, что после первого и последующих курсов гражданского вуза они могут быть зачислены только на первый курс училища и по специальности, соответствующей профилю вуза, где учились до этого. Если же такого соответствия нет, кандидаты сдают экзамены на общих основаниях.

— Журнал получает много писем от

школьников из сельской местности, где нет авиаспортклубов ДОСААФ и нет возможности получить первоначальную летную подготовку. Ребята волнуются, не помешает ли это при поступлении в училище?

— Нет, сейчас это никак не может служить препятствием. Но в будущем путь в летные училища должен проходить только через первоначальную летную подготовку.

— Редакционная почта почти каждый день приносит письма от ребят, в которых они просят рассказать о спецшколах — интернатах ВВС подробнее. Где они откроются? Какими будут правила приема и условия учебы в них?

— Восемь таких школ по решению Совета Министров СССР создаются в городах Барнауле, Брянске, Горьком, Краснодаре, Красноярске, Кировограде, Могилеве и Свердловске. Занятия планируется начать по мере их готовности с 1 сентября 1990 года. Принимать в спецшколы будут юношей 15—16 лет, закончивших 9 классов одиннадцатилетки, крепких физически.

Заявление о поступлении учащегося в специальную школу-интернат подается родителями (или лицами, их заменяющими) через районные (городские) отделы народного образования. В заявлении указывается, что после окончания спецшколы поступивший в нее будет продолжать обучение в военно-учебном заведении ВВС.

Учащиеся спецшкол будут жить на

полном государственном обеспечении. Для них разработана форма по типу одежды суворовцев. Вещевым имуществом юных курсантов будут обеспечивать по норме снабжения суворовцев, летно-техническим обмундированием — по нормам для переменного состава авиационных организаций ДОСААФ.

Срок учебы в спецшколе — два года. Летная практика с 1 июня по 28 августа на первом году обучения и в феврале-марте — на втором.

— Немалое число абитуриентов для ВВАУЛ готовится в клубах ДОСААФ, но далеко не все они становятся курсантами училищ. Причин этому несколько. Одна из них, думается, в недостаточной тесной связи двух систем: ВУЗ ВВС и авиационные учебные организации ДОСААФ. Что, с вашей точки зрения, здесь можно предпринять?

— Да, вы правы. Оборонное Общество располагает довольно широкой сетью аэроклубов и авиаспортклубов, которая позволяет перейти на комплектование летных училищ только выпускниками этих организаций. Но практика показала, что командующие ВВС военных округов, начальники летных училищ не уделяют достаточно внимания клубам ДОСААФ, особенно в отборе молодежи, профессиональном ориентировании.

Идут занятия с первокурсниками. Преподаватель — подполковник Анатолий Купарин.

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА

лета 320—350 километров в час, американцы — при скоростях на сто километров меньше. Отмечаю для себя: у хозяев — принудительное раскрытие парашютов. Видимо, к этому обязывает высота.

Приземление. Теперь уже наблюдаем с земли. Десантировалось около тысячи человек. Из С-130 шли в два потока. Мы с Ил-76 выпускаем в два-четыре.

От парашюта и снаряжения десантники освобождаются буквально через секунды. Представляете, как это важно в бою! Думаю, амуниция у американцев рациональнее. Так что резервы для совершенствования у нас здесь есть. Особое слово за клубами ДОСААФ, с которыми у нас надежный контакт. Приятно работать с парнем, который пришел в армию с определенными навыками.

— А если бы вы были инспектором в 82-й дивизии, какой бы балл поставили?

— Если оценивать по нашим критериям, самым жестким, то за десантирование — в пределах «удовлетворительно». Но оценка условная, объективных данных у меня нет.

— Владислав Алексеевич, я сравнил вашу биографию с биографией Карла Стайнера — командира 18-го воздушно-десантного корпуса. В них много общего. Оба профессиональные военные. Стайнер окончил курсы, пехотную школу, командно-штабной колледж сухопутных войск, Армейский военный колледж. Вы получили образование в Казанском высшем танковом командном училище, Военной академии бронетанковых войск и Военной академии Генерального штаба.

Каждый возглавил воздушно-десантные войска сравнительно недавно. Правда, вы на десять лет моложе. О чем вы говорили!

— Догадаться несложно. О десантировании, опыте боевой работы, о технике, конечно. Кстати, нам показали вооружение воздушно-десантной дивизии, сообщили тактико-технические характеристики. Что-то, на мой взгляд, сильнее у нас, что-то у американцев.

Но маленький штрих. Американцы о своей технике говорят с определенной долей рекламы.

В этом еще и гордость за свои войска. Десантники считают себя элитой вооруженных сил.

А у нас? Как редко в средствах массовой информации прочтешь или услышишь о традициях того или иного рода войска. Где материалы о романтике службы крылатой пехоты?

Много ли знает наша молодежь о таком, например, соединении, как гвардейская воздушно-десантная Черниговская Краснознаменная дивизия? А ведь ее родословная идет от 22-й Железной Краснознаменной, которая бок о бок с 25-й Чапаевской сражалась с белогвардейцами в районе Уральска. В годы Великой Отечественной 50 воинов-черниговцев стали Героями Советского Союза. Сегодня дивизией командует сын фронтового генерала, ветерана генерал-майор Вячеслав Халилов. Или возьмите Рязанское высшее воздушно-командное дважды Краснознаменное училище имени Ленинского комсомола... Нам есть чем гордиться!

— После такой поездки можно ска-

зать, что вы все секреты командос узнали!

— Да нет, профессионального интереса я как раз не удовлетворил. И не потому, что мало нам показали, просто я больше ценю знакомство с самим процессом обучения.

— Не произвела впечатления профессиональная армия!

— Тут иное... Одно дело — армия на рекламных проспектах. А на деле — это воинский коллектив, как и повсюду, со своими проблемами. Бесспорно, что за поездку мы чуточку лучше узнали друг друга. Главное — не останавливаться в этом движении. Вот, смотрите, письмо американского солдата Стротера к командованию наших воздушно-десантных войска. Десантник из 7-го армейского корпуса (служит в Западной Европе) обратился с просьбой разрешить ему совершить парашютные прыжки с советскими воинами. Думаю, к выходу февральского номера журнала или чуть позже Стротер станет гостем Рязанского училища, попробует вкус русского неба. А почему бы не обменяться группами воинов?

Но не будем уходить от сегодняшней, все еще весьма суровой реальности. Во время знакомства с военнослужащими из подразделений специального назначения вооруженных сил США я узнал, что будущий регион действий группы — страны Восточной Европы. И заниматься мои собеседники, которые владеют польским, украинским, русским языками, должны в основном диверсиями. Комментарии здесь, думается, излишни.

Принято решение о закреплении авиационных организаций ДОСААФ за военными авиационными училищами. Строевые части ВВС курируют аэроклубы и авиаспортклубы по территориальному признаку, а училища — по признаку комплектования. Это поможет целенаправленно решать вопросы военно-профессио-

нальной ориентации, помогать клубам в улучшении учебно-материальной базы.

Нас беспокоит качество медицинского освидетельствования при зачислении юношей в аэроклуб или АСК. Сейчас начальникам медицинской службы ВВС военных округов и училищ разрешено оказывать медицинским работникам

ДОСААФ по предварительным заявкам консультативную помощь в отборе кандидатов, а если есть возможности, — проводить медицинское освидетельствование их на заключительном этапе обучения. В Институте авиационной и космической медицины для авиаспортивных организаций ДОСААФ разработан комплекс личностных, психодиагностических методик исследования учащихся средних школ. Службой авиационной и космической медицины ВВС совместно с институтом проведена консультация врачей авиационных организаций ДОСААФ. Сейчас для них же готовятся дифференциально-диагностические таблицы, будет издано методическое пособие по психологическому отбору...

В училищах для юных всегда открыты музеи, тренажеры, стоянки. Знакомим ребят с техникой, парашютами, высотной одеждой летчиков. Публикации в печати, выступления по радио и телевидению, организация авиационных праздников — полагаю, агитации молодежи мы уделяем внимание. Но работу эту нужно проводить в тесном взаимодействии с организациями ДОСААФ. К сожалению, некоторые товарищи из оборонного Общества занимают чисто иждивенческую позицию. Приходится порой слышать и такое: «Вам надо укомплектовать училище, вы и отбирайте молодежь в клубы». Видимо, люди, допускающие такие высказывания, забывают о задачах добровольного Общества.



Автор —
военный летчик 1-го класса,
выпускник аэроклуба ДОСААФ,
полковник

Имя Анатолия Квочура, летчика-испытателя из ОКБ имени А. И. Микояна, которым руководит дважды Герой Социалистического Труда Ростислав Аполлонович Беляков, стало всемирно известно в 1988 году после блестящего выполнения в небе Англии на фронтовом истребителе МиГ-29 оригинальной фигуры высшего пилотажа «колокола». Менее чем через год о Квочуре вновь заговорил весь мир. Причиной тому стало не столько катапультирование во время демонстрационного полета на аэрокосмической выставке в Бурже, как те качества, которые он проявил в экстремальной ситуации.

Кто же он, знаменитый Квочур? Застать летчика-испытателя в четырех стенах — дело безнадежное. Надеюсь на удачу, звоню ему «на работу». Мимо. Анатолий Квочур находится за тысячу километров от Москвы на испытаниях палубных машин. Когда будет? Как работа пойдет.

Наконец мы договорились. Он вышел из бежевой «семерки», упруго потянулся, разминая затекшие мускулы. Худощавое лицо в несмываемом загаре аэродрома, движения атлетической фигуры точны, экономны, пластичны. Вспоминаю, что спорт и полеты у Квочура в одной связке.

От «жигулей» к нам подошел малыш. — Познакомься, — говорит Анатолий. — Саша, — теплая ладошка уверенно ложится в мою, большие глаза внимательно изучают нового человека.

Так вот он какой, младший Квочур, о котором, не скрывая своих чувств, тосковал отец в Париже и Ванкувере. Анатолий, рассказывая тогда мне о сыне, называл его «мой дружок», тщательно выбирал подарок... «Техникой увлекается». Замечая: в поведении малыша проявляются черты отцовского характера: самостоятельность, сдержанность, наблюдательность. Вскоре он попадает под опеку моего сына, у детей свои интересы, а я передаю Анатолию несколько журналов, присланных для него из Франции.

Они полностью посвящены авиации. Центральное место — Международная аэрокосмическая выставка в Бурже. На нескольких разворотах советская техника. Цветные фотографии поэтапно воспроизводят полет Квочура на МиГ-29. В тексте встречается тот же вопрос, что и у читателей «Крыльев Родины»: кто он, откуда родом?

— До семнадцати лет, — рассказывает Анатолий, — я о летчиках и авиации вообще знал только по книгам да редким фильмам, что привозили в наш клуб. Родился и жил в селе Березовка Винницкой области, на Украине. Отец был агрономом, мама работала в колхозе. Летчиков в нашем селе, это я точно знаю, лет за тридцать до меня не было, и вот уже двадцать лет после никто не стал. Младший брат пытался поступить в училище — не прошел медкомиссию...

Александр АНДРЮШКОВ

Анатолий после школы поступил в Ейское высшее военное авиационное училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Поступил сразу.

— Почему в Ейское? — Квочур не спеша перелистывает книгу памяти. — Наверное, просто о нем больше знал.

О выборе училища Анатолий не жалеет. С благодарностью вспоминает своих инструкторов. Например, Ивана Николаевича Засько. Тот впервые «поднял Квочура в небо» на чехословацком спортивном самолете Л-29. Ким Владимирович Никитенко обучал пилотажу и тактике боя на истребителе-бомбардировщике Су-76. Валерий Иванович Кондратьев... «Потом мы встретились с ним в ШЛИ (школе летчиков-испытателей), — на лицо Квочура словно тень ложится: — А вскоре Валерий Иванович погиб при испытаниях машины. Сейчас его сын учится в Ейском...»

— Чем для тебя, Толя, дороги эти люди?

— За то, что научили летать, конечно, огромное спасибо. Но они нам, своим курсантам, дали большее; веру в себя и в них, инструкторов. Они нам доверяли. И на земле, и в полете. Мы никогда не слышали от них обидных слов, разносов за допущенные ошибки, оплошности. А ведь, к сожалению, кое-кто и до сих пор своих подчиненных воспитывает неумело. От этого не только самостоятельность, желание летать смело, творчески у человека пропадает, происходит страшный, на мой взгляд, необратимый процесс — летчик пропадает как личность...

Как отличник он имел право выбора места службы. Попросился в Военно-Воздушные Силы Группы советских войск в Германии (сейчас это Западная группа войск). К выпуску каждый курсант знает, где и как летают боевые летчики, стараются попасть туда, к чему душа больше лежит. Любил пилотаж, слышал, что в ВВС группы (1973 год) он поставлен в основу боевой подготовки. К 25 годам уже имел налет более 500 часов, как инструктор был подготовлен на Су-17М во всех условиях.

— О специфике самой работы испытателя представление имел весьма смутное, — рассказывает Анатолий. — Как и многие, говорил, что хочу испытывать самолеты, учить их летать, а что за этим — не представлял. Желание было сильное...

Знаю многих летчиков, которые так и не смогли его осуществить. И не потому, что уровень подготовки не отвечал требованиям, а не смогли, скажем так, преодолеть «риффы». До сих пор попасть в ШЛИ для многих дело случая. Хотя в ВВС вроде бы и есть система ежегодного отбора кандидатов. Но эта система, кажется, несовершенна. Сейчас к кандидату предъявляются требования: налет не менее 600 часов и 2-й класс военного летчика, да чтобы возраст соответствовал. Но данный уровень сегодня в частях летчики могут получить лишь к 28 годам. И то далеко не все. А когда же учиться в ШЛИ? Когда испытателем работать? Уходят самые продуктивные годы, когда и здоровье есть, и ум не в застое. Это болезнь

методики обучения в боевых частях. Мало в них летают.

У нас, считаю, учат по бабушкиному принципу: летай, сынок, потише да пониже. Прикрываясь борьбой за безаварийность, безопасность, командиры под любым предлогом сворачивают полеты, огораживаются различными ограничениями. Летчик все время работает в небе с оглядкой. О каких самостоятельности, творчестве может быть речь? Он становится невосприимчив к новому. А для летчика-испытателя это главное...

Командир части рапорт Квочура написал, только этого оказалось мало. Приехал в Москву с рекомендательным письмом к заслуженному летчику-испытателю СССР Александру Васильевичу Федотову. После летных и теоретических экзаменов все-таки был зачислен.

— Анатолий, сейчас ты испытываешь «миги». Каким образом выпускник школы летчиков-испытателей попадает в конкретное опытно-конструкторское бюро?

— Ориентировка шла уже в процессе учебы. Было, конечно, наблюдение со стороны летчиков фирм. К моему выпуску в ОКБ, которым руководит Беляков, был комплект испытателей. Мне предложил пойти в свой отряд Игорь Петрович Волк. Он тогда набирал летчиков для полетов на кораблях типа «Буран». Но что-то не сложилось, и я два с лишним года проработал летчиком-испытателем на серийном заводе. Вот где получил добрый опыт! Ведь каждая машина, хоть и серийная, имела свой характер. Ее нужно было понять, особенности изучить, расписать, чтобы в строевых частях не пришлось людям решать головоломки.

— Разве их мало при испытаниях нового самолета в ОКБ?

— Хватает, конечно. Помню, когда получил приглашение работать в ОКБ имени А. И. Микояна, Федотов сказал мне: «Год ходи со мной рядом, как привязанный. Смотри, слушай, вникай, спрашивай... Потом можешь делать, что хочешь... В нашей профессии очень важна роль общения, разговоров в летной комнате, на отдыхе. Смотри — впитывай — учись...» Так воспитывали молодежь в ОКБ ведущие испытатели фирмы Остапенко, Орлов, Фастовец, Меницкий...

— Летчик-испытатель летает на всех самолетах или только той фирмы, где работает?

— Интересный вопрос, — Квочур улыбнулся и тут же посерьезнел. — И надо сказать, он бьет по болевым точкам. Я считаю, что не следует замыкаться летчику-испытателю лишь на машинах своей фирмы, но в жизни получается именно так. Слышал, велись разговоры, чтобы нам, например, полетать на самолетах типа «су», «як». «Их» летчикам — на «мигах». Но дело пока не сдвинулось.

— Тем не менее, Анатолий, на летчика-испытателя ложится большая нагрузка, гораздо большая, нежели на летчика в строевой части.

— Пусть это мое личное мнение, но нормы налета для нас нужно пересмотреть. Что такое 30 часов в месяц? Для тех, кто работает на МиГ-29 или Су-27, это же мизер. В Канаде мой иностранный коллега-пилотажник назвал свою цифру — 650 часов в год!

— Но такое напряжение потребует коренного пересмотра организации не



АНАТОЛИЙ КВОЧУР ЧУВСТВА ЛЕТНОГО ДОМОДИНСКОГО

только работы летчика-испытателя, но и его бытовых условий, всей жизнедеятельности.

— Согласен. Проблемы режима питания, отдыха, физической подготовки для нас крайне остры. Мне кажется, даже в положении о профессиях наша не значит. Отсюда и такое отношение...

— Вернее, Анатолий, оно осталось с тех пор, когда летчики-испытатели считались элитой среди «сталинских соколов». Их было мало, им предоставлялись всяческие блага, которых лишены были другие трудящиеся. Положение изменилось. Все, что касается материального обеспечения, словно заморозилось...

— Кроме техники. Сегодня много разговоров о научно-технической революции, но что-то не слышно речей о том, как она отразилась на человеке, какие к нему предъявили требования, в частности, к летчикам. Ему мало быть технически грамотным человеком. Он должен обладать высоким интеллектом.

Директивным указанием, волевым решением в одночасье его не воспитаешь.

Система боевой подготовки приучила летчиков к тому, что они будто чувствуют себя перед кем-то в чем-то виноватыми. И к самолету подходят, борясь внутри сами с собой. Недавно встретил товарища, которого отстранили от полетов. Спрашиваю: за что? Отвечает: перегрузку в пилотажной зоне превысил более четырех единиц. И это на истребителе МиГ-29! Да он создан для боя, развязал руки летчику — управляй мной, следи за своим здоровьем, а за меня будь спокоен, выдержи, таким меня конструкторы создали! Оказывается, командир ограничения установил и не подумал о том, что тем самым сделал из летчиков безвольных воздушных извозчиков.

Показываю Квочуру письмо полковника Н. Апалькова, который устал убеждать летчиков, что можно быть сытым одной только романтикой. Слова командира не отзывались в сердцах людей, у

многих из них крышей над головой была лишь кабина истребителя — квартиру только обещали.

— То, что престиж летчика в стране упал, сегодня факт очевидный. Почему это произошло? Если по крупному счету, то, думаю, из-за смещения моральных ценностей в нашем обществе. Прав полковник Апальков, о кооператорах у нас говорят больше, чем о национальной гордости страны — летчиках. И дело тут даже не в оплате труда.

Командующий ВВС на Аляске рассказал нам, что военные летчики США получают не больше, чем остальные офицеры, но у них нет проблем с кадрами, потому что быть летчиком престижно.

— Папа, папа, — за разговором мы не заметили, когда к нам подошел младший Квочур. — Я уже скучаю.

— Дружок, сейчас домой поедем, мама заждалась...

— Ты кем будешь, Сашок, когда вырастешь?

— Как папа!..

ЛЕТАЕТ САМА

8. Кордовые модели: влияние характеристик на технику пилотирования

Анатолий АРЕПЬЕВ, Дмитрий КАЗАНСКИЙ, Юрий ТЕРЕХОВ

Одними из главных характеристик кордовой модели являются ее устойчивость и управляемость.

Устойчивость — это способность модели самостоятельно (без помощи пилота) поддерживать заданное положение в полете, а также самостоятельно возвращаться в это положение после нарушения равновесия. Это органическое свойство хорошо сконструированной модели, дополнительно усиленное стабилизирующим свойством механизма системы управления.

Кордовая модель, имеющая хорошую устойчивость, летает фактически сама, не нужно только ей мешать.

Полет кордовой модели не ограничивается только горизонтальным полетом. Он годится лишь для тех, кто учится управлению, да и эти пилоты после нескольких тренировок захотят большего, чем простое удерживание ручки управления в одном и том же положении. Обязательно захочется попробовать действие руля высоты!

Вот почему управляемость — второе необходимое качество модели. Хорошо управляемая, она моментально и плавно реагирует на отклонение руля. Чем меньшим отклонением руля пилот добивается необходимого режима полета, тем лучшей управляемостью обладает модель.

Устойчивая модель возвращается в положение равновесия, если по какой-либо причине будет из этого положения выведена, например, порывом ветра, отклонением руля высоты. Естественной тенденцией устойчивой модели будет стремление к уменьшению реакции на отклонение руля. Отсюда можно сделать принципиальный вывод: для того, чтобы модель обладала хорошей управляемостью, она должна иметь уменьшенную устойчивость. Однако этот вывод носит самый общий характер, так как имеются факторы, которые портят не только устойчивость, но одновременно и управляемость модели.

Устойчивость и управляемость зависят не только от аэродинамических сил, но и от других характеристик модели. Влияние этих характеристик

показано в публикуемой ниже таблице.

Знак «+» — положительное влияние, знак «—» — отрицательное.

Остановимся теперь на том, как следует запускать модели, которые по своим характеристикам отличаются от учебной. По мере возрастания мощности двигателя модели (при той же массе и удельной нагрузке

добный взлет характерен, например, для скоростных моделей.

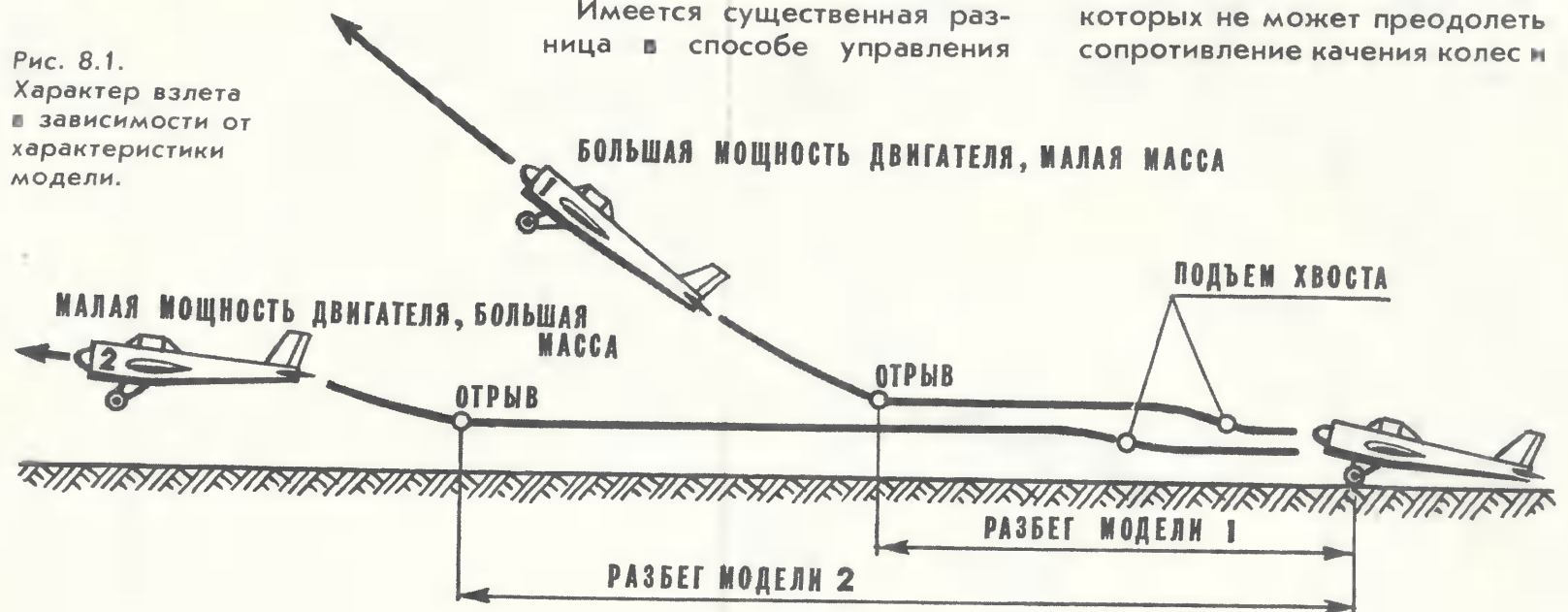
Противоположным видом старта будет взлет модели с мощным двигателем и небольшой нагрузкой на крыло. Он протекает моментально, а набор высоты после отрыва может быть почти вертикальным, поскольку сила тяги у такой модели превышает ее вес.

Имеется существенная разница в способе управления

возникающие на оперении, не могут преодолеть инерционность модели. Она становится управляемой после взлета только при достаточно большой скорости полета.

Естественно, что не каждая модель сможет взлететь с «трудной» площадки. Например, скоростная модель, несмотря на сильный мотор, не сможет развить нужной скорости; или модели, двигатель которых не может преодолеть сопротивление качения колес и

Рис. 8.1. Характер взлета в зависимости от характеристики модели.



ке на несущую поверхность) взлет становится более динамичным. Возросла сила тяги, а потому возросло ускорение. Все этапы взлета (см. упражнение 2) сокращаются. Модель поднимает хвост моментально, разгоняется в очень короткий промежуток времени и после отрыва от земли сразу же переходит в набор высоты. Сравнение нового профиля взлета с классическим показано на рис. 8.

Управление таким взлетом остается прежним, однако он требует большего внимания и навыков.

Если масса модели и мощность двигателя определяют быстроту разгона, то нагрузка на несущую поверхность влияет на величину скорости отрыва модели от земли. Она увеличивается с возрастанием массы модели и уменьшением площади крыла.

Очевидно, что по мере роста скорости отрыва увеличивается длительность взлета. Таким образом, модели с мощным мотором и небольшим крылом будут иметь взлет более продолжительный по времени и расстоянию. Ускорение и скорость в этом случае очень большие, а подъем после отрыва — более пологий. По-

взлетом моделей, обладающих столь различными характеристиками. Например, пилотажная модель сохраняет устойчивость от самого старта, поскольку она имеет сравнительно большое горизонтальное оперение, эффективное даже при самых малых скоростях. Если такая модель на взлете будет выведена из положения равновесия, то даже без отклонения руля на оперении возникают силы, которые возвратят ей равновесие.

Совершенно другая картина у тяжелой, маленькой и быстрой модели. Ее руль относительно мал, а набор скорости до момента отрыва идет так быстро, что силы,

аэродинамическое сопротивление, обусловленное большим углом атаки.

В трудных условиях лучше всего проявляют себя модели, которые имеют характеристики, близкие к пилотажным моделям. Нередко такие модели стартуют прямо из стояночного положения.

Для моделей с малой нагрузкой на крыло и с хорошим аэродинамическим качеством свойственна «классическая» посадка (см. упражнение 3) с четкой картиной всех этапов приземления. Для тяжелых кордовых моделей более характерна «низкая» посадка (см. упражнение 3).

Характеристики	Влияние на	
	устойчивость	управляемость
Инерционность (масса)	—	—
Центр тяжести	+	+
	+	—
Профиль	—	+
	—	—
Стабилизатор	+	+
	—	—
Расстояние от стабилизатора до крыла	+	—
	—	+
	+	—

Лев ВЯТКИН, Виктор ТУРЬЯН

После почти двадцатилетних разговоров и полемики о возрождении воздухоплавания в СССР наконец перешли к практическим делам.

В центре Лондона, в Сент-Джеймском парке, глава английской фирмы «Камерон баллонз» инженер-изобретатель Дональд Камерон зажег горелки и наполнил горячим воздухом «первый совместный воздушный шар». Затем пригласил в корзину членов советской делегации, предложил прямо там подписать устав и протокол о создании совместной фирмы.

Идея совместного выпуска воздушных шаров возникла у Камерона давно. Он обратился со своим предложением в посольство СССР в Англии. Оттуда его письмо попало в Федерацию авиационного спорта, затем в ЦК ДОСААФ, ЦК ВЛКСМ, другие организации. У некоторых «ответственных» товарищей сработал стереотип «не пущать». Однако они оказались в абсолютном меньшинстве. И в Англию отправились на стажировку первые аэронавты и инженеры, прошедшие конкурс. Они ознакомились с производством искусственных тканей для оболочек, сборкой и технологией и, конечно, с искусством управления тепловыми аэростатами.

Журнал уже рассказал о красочном празднике воздушных шаров в Литве. Советские аэронавты приняли участие в международных соревнованиях во Франции. Заняли, правда, десятое место. Дело в том, что Александр Комиссаров предоставил корзину шара для съемок французским корреспондентам. Из-за этого полет не был для судей «чистым».

Сейчас в стране остро стоит проблема организации содержательного досуга советских людей. И у нас же практически пропадают богатейшие возможности аэротуризма и спортивных состязаний аэронавтов.

Что же «Камерон баллонз»? Фирма выпускает по одному шару в день грузоподъемностью от одного человека («воздушное кресло») до десятиместных «аэробусов» объемом 5100 м³. Прежде чем аэростат покинет стены предприятия, он подвергается более чем 200 проверкам на качество.

А началось все с того, что молодой инженер-энтузиаст Камерон вознамерился воскресить почти забытый вид воздухоплавания на «монголь-

фьерах» — тепловых аэростатах. Это самый дешевый и простой вид воздухоплавания, однако из-за ненадежности оболочек шаров и несовершенства горелок на них часто случались пожары и аварии. Камерон мыслил как инженер: несовершенное — усовершенствовать! Для чего решил использовать два изобретения XX века — сжиженный газ и высокопрочные огнестойкие нейлоновые ткани. Первые шары «Камерон» отправались в воздушное путешествие в 1967 году. Он говорит, «нигде в мире, по-моему, путешествия на шарах не приводили к гибели туристов». Правда, не так давно на соревнованиях в США спортсменка, грубо нарушив инструкцию по безопасности, получила тяжелые травмы при приземлении.

Что же представляют собой тепловые аэростаты совместного с СССР предприятия, получившего официальное название «Гала-Камерон»? Корзина по традиции плетется из прутьев ивы и тростника. К ее основанию пришивается прочная кожа, пол устлан ковром — в комплексе это обеспечивает хорошую амортизацию. По верху корзина окантована тонким слоем пенополиуретана и отделана замшей. Такие же чехлы и на нейлоновых стойках, поддерживающих латунный нагреватель и трубопроводы, подающие топливо из баллонов.

Оболочка шара изготовлена из прочной жаростойкой ткани, в «туристическом варианте» усиленной в верхней трети дополнительной тканью гиперпласт, которая втрое прочнее нейлона и значительно продлевает ресурс шара. Материал запатентован фирмой. Для защиты от ультрафиолетового облучения оболочка покрыта специальным составом. Сердцем «пилотирующего огня» — энергетической установки, работающей на сжиженном газе, является латунный блок с жаропрочной хромовой насадкой. Зажигание горелок осуществляется от пьезоэлектрического запала.

На первом «совместном аэростате» предприятия «Гала-Камерон», запущенном из Сент-Джеймского парка в Лондоне и оформленном советскими дизайнерами, уже совершен полет. На оболочке шара изображены государственные флаги СССР и Великобритании. Красочному зрелищу аплодировали, стоя рядом, и советник посольства СССР А. Иванов, и замести-

тель министра иностранных дел Англии господин Волдгрейф, многочисленные зрители.

Итак, шар есть. Но его и... нет. В самом деле, когда воздушные шары порадуют советских любителей авиации? Почему запланированные поставки замедлились?

9 декабря 1989 года состоялась I учредительная конференция воздухоплавателей, на которой родилась Федерация воздухоплавания СССР, принят ее устав, учреждены совет и бюро. Председателем федерации избран летчик-космонавт СССР генерал-лейтенант авиации Георгий Шонин. Федерация авиационного спорта СССР приняла новую в свою беспокойную семью. Георгий Шонин избран в бюро ФАС СССР.

Эти значительные события произошли в конференц-зале ЦК ДОСААФ СССР, где собрались спортсмены оборонного Общества, представители МАП, Госавианадзора, ЕС УВД, МГА, ЦК ВЛКСМ, Дирижаблестроя и других организаций.

Работа по созданию шаров тоже продвинулась. «Гала-Камерон» приобрела технологическое оборудование. Специалисты находятся на обучении. На производствах (Погуляев, Комиссаров) началось изготовление шаров.

О проблемах новой федерации журнал расскажет в ближайших номерах.

ШАР ЕСТЬ — ШАРА НЕТ



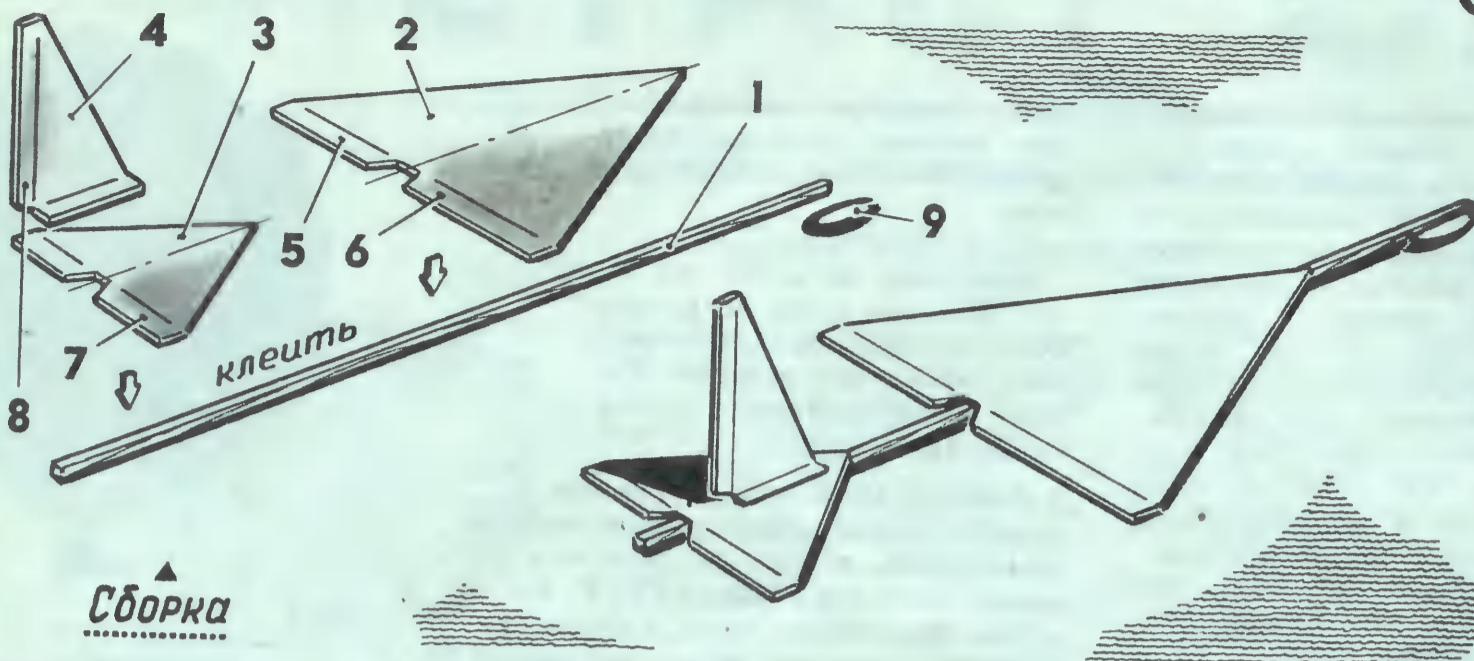


Рис. 1. 1 — фюзеляж (рейка); 2 — крыло; 3 — стабилизатор; 4 — киль; 5 — левый элерон; 6 — правый элерон; 7 — руль высоты; 8 — руль поворота; 9 — груз (пластилин).

«СТРЕЛА»

Здравствуй, ребята! Это опять я — Мастер Крылышкин. С изготовлением моделей самолетов по шаблонам вы познакомились в первом номере журнала и уже попробовали вносить некоторые изменения в конструкцию поделок. А сегодня будем мастерить с еще большей выдумкой. Вот на рис. 1 показано, как изготавливается модель самолета из плотной бумаги на деревянной рейке (см. наглядное изображение и схему сборки). А отдельные части (детали) данной модели вы придумайте и сделайте сами.

Выберите самостоятельно форму и размеры крыла, стабилизатора и киль. Выполните на этих частях модели рули управления (высоты, поворота и элероны) по своему усмотрению. Постарайтесь при этом не нарушать закономерность форм и пропорций. Определенную трудность вызовет крепление киль и стабилизатору. Здесь вам необходимо проявить сообразительность и сделать так, чтобы в нижней части киль было два клапана для клея. Тогда киль будет стоять вертикально и прочно. Сборку модели

произведите на деревянной рейке (бумагу с деревом хорошо склеивает любой клей). Рейку можно заменить плотно скрученной и склеенной трубочкой из писчей или газетной бумаги. Это будет фюзеляж.

При скручивании бумаги в трубочку можно использовать круглый карандаш, а затем его вынуть и скатать полученную трубочку еще плотнее, при этом край бумаги необходимо приклеить. Центруют такую модель при помощи пластилина. Во время испытаний можно легко отбавлять и прибавлять груз (пластилин) в носовой части поделки.

Рассматривая рисунок модели, вы, наверное, заметили, что там, где рейку закрывает крыло и стабилизатор, она показана штриховыми линиями, так как ее не видно. На этом примере познакомлю вас еще с одним условным обозначением. Штриховая линия обозначает невидимую часть объекта, и называется она линией невидимого контура. Выполняется эта линия в два раза тоньше, чем линия видимого контура (сплошная толстая).

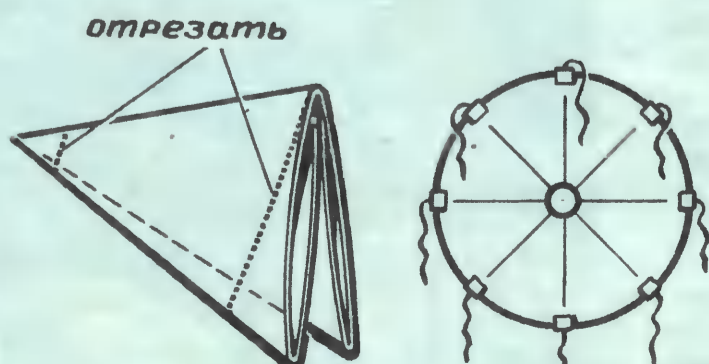
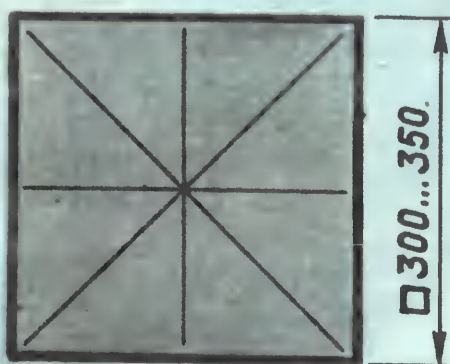
ДИСКОПЛАН



Вы еще раз встретите линию невидимого контура. Обратите на это внимание и запомните ее назначение. Модель дископлана проста, а летает она просто замечательно. Диски из плотной бумаги, деревянная рейка и пластилин для центровки модели — вот все, что вам нужно. Если отогнуть края дисков (слева и справа), то они будут выполнять функцию киль. Но лучше сконструировать отдельно киль и приклеить его на задний диск. А далее, как говорят, «твори, выдумывай, пробуй». Попробуйте и вы, ребята, создать дископлан своей конструкции.

Рис. 2. 1 — диски из плотной бумаги; 2 — деревянная рейка; 3 — груз (пластилин).

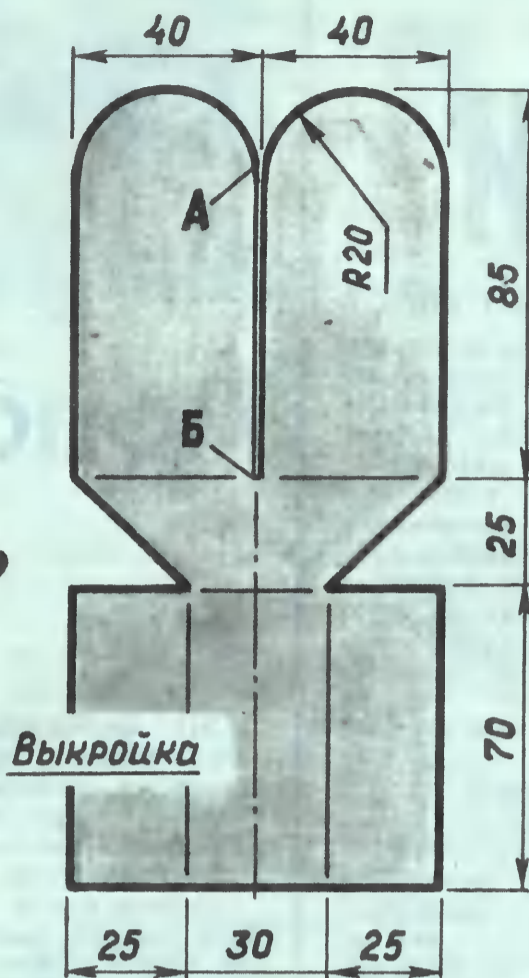
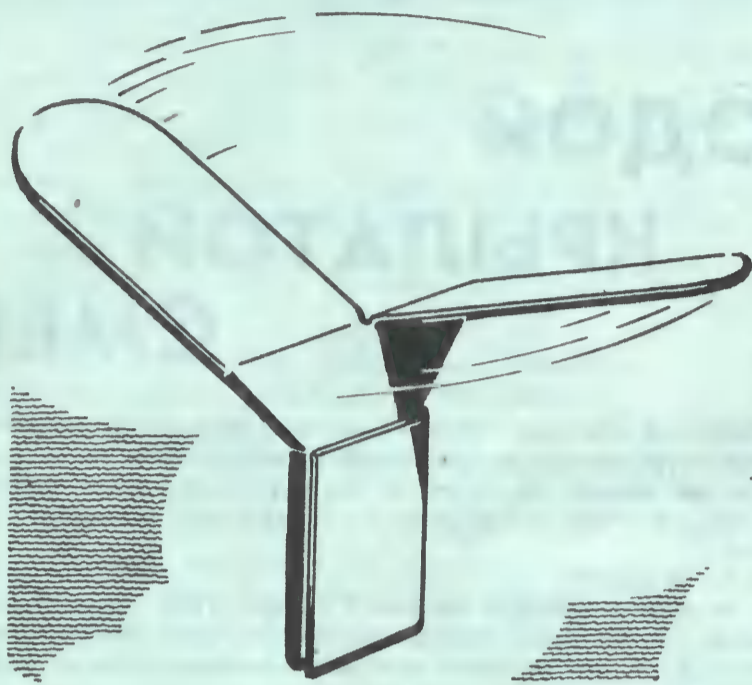
ПАРАШЮТ



Сначала следует внимательно определить последовательность выполнения сгибов купола (см. схему и рисунок), выполнить их, сделать отверстие в центре купола и срезать край сложенной бумаги. На краях тоже необходимо проколоть небольшие отверстия для строп. Через эти отверстия пропускают отрезки прочных ниток, привязывают каждый отрезок одним концом, а другие концы соединяют между собой и прикрепляют к нему любой грузик.

Такой парашютик плавно опускается, если его пустить сверху вниз. О назначении этого летательного аппарата, вы, ребята, конечно, знаете.

ВЕРТОЛЕТ



Это очень простая модель из плотной бумаги. Попробуйте выполнить ее по данным размерам (они указаны в миллиметрах). Обратите внимание, как правильно наносят размеры на чертеж. Размерные линии, над которыми проставлены размерные числа, выполняют тонкими сплошными линиями. На концах размерных линий рисуют стрелки, которые упираются в выносные линии (тоже — сплошные тонкие). Они ограничивают отрезок, размер которого следует обозначить. По данным размерам выполняют чертеж на плотной бумаге, затем вырезают по контуру. Сплошную толстую линию АБ разрезают и выполняют сгибание по линиям сгиба. Запускают бумажную модель вертолета сверху вниз. Такие модели хорошо летают, вращаясь в воздухе. И если запустить сразу несколько моделей вертолетов, сделанных из бумаги разного цвета, это будет очень красивый парад...

Мастер КРЫЛЫШКИН
и
Арина БОЛОТИНА

МАСТЕР КРЫЛЫШКИН СОВЕТУЕТ:

Рабочее место.

Его следует содержать в чистоте. Там находятся только те инструменты и принадлежности, которые необходимы. Каждый предмет имеет свое место и его располагают на таком расстоянии, чтобы избежать лишних движений. То, что полагается брать правой рукой, лежит справа, а то, что левой, — слева. Инструмент, который требуется чаще, находится ближе и всегда на определенном месте (как говорят, «под рукой»), чтобы его можно было брать и возвращать на место привычным

движением. Наглядные пособия (рисунки, чертежи, образцы изделия и т. д.) располагают так, чтобы они не мешали работе, не были испорчены и чтобы пользоваться ими было удобно.

Ножницы — непростой инструмент.

Их держат так, чтобы шлиц на головке винта-шарнира был на их левой стороне. Большие листы бумаги при резании должны лежать на столе. Небольшие листы бумаги следует держать в левой руке, а ножницы в пра-

вой. Во время резания взгляд направляют в ту точку, где ножницы разрезают материал. Концы ножниц во время резания по прямым линиям не соединяют между собой и разводят их не очень широко. Разрезая бумагу или картон по кривым линиям, лезвия ножниц разводят широко и режут небольшими участками.

Режут, как правило, от себя и по возможности поворачивая материал.

Разрезая бумагу, сложенную в два слоя, ножницы слегка наклоняют вправо, чтобы слои не смещались.

Внимание!

- Работай ножницами с круглыми концами (за исключением специальных рабочих операций, где необходим острый конец ножниц).
- Храни ножницы в отведенном для них месте в определенном положении.
- Клади ножницы на столе справа.
- Старайся класть ножницы на одно и то же место не глядя.
- Не оставляй ножницы в раскрытом виде.
- Не держи ножницы концами вверх.
- Не режь ножницами на ходу.
- При работе следи за направлением резания и за пальцами левой руки, которые поддерживают материал.
- Передавай ножницы товарищу только в закрытом виде, держа их за рабочую часть.
- Надрезая плотную бумагу или картон для сгибания, держи ножницы без сильного напряжения.
- Пальцы левой руки, придерживая линейку, не должны выступать со стороны линии надреза.

КАК ОТЦЕНТРОВАТЬ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА И ПОДГОТОВИТЬ ЕЕ К ПОЛЕТУ

Это делают за счет увеличения или уменьшения груза в носовой части модели (можно пользоваться канцелярскими скрепками, вклеивать в носовую часть картонный груз (пластилин). Модель легко держат двумя пальцами под крылом (отступив от передней кромки крыла примерно на одну треть его ширины). Если хвостовая часть самолета перетягивает, то груз в носовой части увеличивают, и наоборот.

Если модель сделана правильно, то после толчка она летит некоторое время горизонтально, а затем переходит в плавный планирующий (с медленным спуском) полет.

Когда модель при запуске идет «носом» вниз, отогните немного кверху

руль высоты (заднюю кромку стабилизатора). При сильном отгибании вверх модель может сделать фигуру высшего пилотажа «петлю Нестерова». А если руль высоты отогнуть книзу, модель будет стремиться лететь круто вниз. Когда отгибают руль поворота (заднюю кромку киля) влево, модель летит в левую сторону, а если вправо, то и модель полетит, соответственно, в правую сторону. Элероны управляют полетом модели относительно ее продольной оси. То есть, если во время полета модель наклонилась влево (левая часть крыла ниже правой), надо левый элерон отогнуть вниз, а правый — вверх. А когда модель наклонилась на правое крыло, то вниз отгибают правый элерон, а левый — вверх.

РАСКОПКИ

Евгений ПАВЛОВ

Ранним холодным утром, сидя, правда, в теплом и уютном автобусе, ехал я в компании веселых симпатичных молодых людей на север от Москвы. Родные места — Лобня, Рогачевское шоссе, деревня Знаменка. Где-то впереди Икша, Яхрома, Дмитров. Там на Перемиловских высотах стоял дом моего деда Александра Карпова, пропавшего без вести в Великую Отечественную. А я подумал: даже отчества его не помню...

Но — приехали! Здесь, недалеко от Знаменки, 30 ноября 1941 года упал еще один Пе-3 из полка, о котором «КР» рассказывал в № 1. Сразу посерьезневший «десант» выбирается из автобуса. Ребята быстро навьючиваются лопатами, аккумуляторами, миноискателями, киноаппаратурой и — в путь по мокрому снегу.

Протопали километра полтора, свернули на лесную опушку. А здесь — ничего...

Самолет Пе-3. В альбомах наших коллекционеров нет ни одной путной его фотографии. Даже «патриарх» — Вадим Борисович Шавров разводил руками: «Потому, что ничем от Пе-2 не отличался». Позже нашли все-таки два снимка. На одном самолет идентифицируется однозначно — незастекленный нос. Но это — опытная модификация. На втором — вид самолета спереди с застекленным носом. Отличить от Пе-2 невозможно. Есть, правда, и третий снимок — в финской книжке. Там самолет во всей красе — вид сбоку. Отчетливо просматривается основное отличие — задняя стрелковая точка снята, и характерный уступ зализан. Экипаж — два человека вместо трех. Но на борту самолета красуется финский опознавательный знак — голубая свастика. И угораздило же финнов за долго до Гитлера взять себе на борт этот символ. Вся книга в свастиках.

...Ребята спокойно распаковываются, налаживают аппаратуру. Командир группы «Поиск» Евгений Иванов ставит задачу: «При раскопках быть особенно внимательными. Самолет упал с полным боезапасом. Экипаж не опознан — поэтому учитывать каждую мелочь. Далее — самолет редкий. Поэтому все найденные детали отмывать вот в этом ручье. Могут быть надписи, номера. Ну вот, пожалуй, и все...»

Ребята тем временем разбиваются на пары. В каждой один с миноискателем («радист») и второй с лопатой («копатель»). Девушки группируются у ручья.

«Есть!» — раздается вдруг из зарослей орешника. «Неформалы! Вперед!» — командует, не отрываясь от работы с миниатюрным детектором аномалии, Иванов. Через минуту нежные женские руки уже купают в ручье искореженный, с острыми краями кусок металла. «Есть!» — несется с другой стороны, и теперь уже в бросаю туда, хватаю откопанный кусок и отмываю его в ручье. Это — часть обшивки зеленого цвета, с краями, заломанными наружу. Значит, внутри самолета произошел взрыв.

Четыре часа пролетели мгновенно. Перед нами груды искореженного металла. Найденны лонжероны центроплана (так я предварительно полагаю), лючок с надписью «управление закрылком», много кусков обшивки, крупнокалиберные (12,7) и стандартные (7,62) патроны, вроде бы кусок затвора пулемета, стержень (может быть) от моторамы, много электрофрагментов (тоже указывают на их принадлежность и «пешке»).

Думаем весной сюда вернуться и по техописанию вместе с Михаилом Масловым (он уже несколько лет изучает Пе-2, чтобы сделать для журнала чертеж) окончательно установить — «пешка» или нет.

А вот на вопрос о том, Пе-2 или Пе-3, смогут ответить только мои новые друзья. Двое наших героев-фронтовиков лежат там уже почти полвека или трое! Сейчас делается все, чтобы назвать их имена. А мне хочется назвать имена ребят, с кем вели раскопки: Валерий Коваленко, Сергей Иванов, Игорь Красильников, Александр Горчаков, Ольга Линская, Галина Ефимова, Александра Измайлова, Тамара Ворошилова, Владимир Егоров, Сергей Буторин, Дима Зотов, Алеша Горьков.

Самолет Пе-3 на госиспытаниях. Снимок публикуется впервые.



МОЛОДОЙ КРЫЛАТОЙ СМЕНЕ

Этот номер «Красной звезды» привлек особое внимание читателей. Газета сообщила, что журналисты отправились в воздушную экспедицию по стране из столицы до самых до окраин. Маршрут: Москва—Куйбышев—Ташкент—Новосибирск—Чита—Хабаровск—Владивосток—Красноярск—Свердловск—Москва.

География газеты обширна.

Первый номер «Красной звезды» вышел 1 января 1924 года. Определена была главная задача газеты стать лабораторией военной мысли всей Красной Армии и Флота. Действительность требует большего — военная газета становится всенародной.

16 сентября 1989 года главным редактором народным депутатом Верховного Совета СССР генерал-лейтенантом Иваном Митрофановичем Пановым был подписан «красный», юбилейный выпуск «Звездочки» — 20 000 номеров прошли через мысли и сердца ее читателей. «Красная звезда» шла с Родиной одной дорогой. Сложен и противоречив был этот путь. И немалое мужество требовалось газете, чтобы, признавая свои ошибки, не сбиться с главного направления, не потерять доверия в армии и народе, чтобы и сегодня ждал «Звездочку» читатель, как в годы Великой Отечественной войны ждал ее боец на передовой.

Да, самый главный, самый строгий судья и советчик газеты — ее читатель. По его реакции на публикуемые материалы, как лезвие на оселке, оттачивает «Красная звезда» свою мысль, свой слог. Все ли устраивает читателя «Красной звезды»? Эти вопросы волновали участников экспедиции «Красная звезда-90», и, чтобы получить достоверные ответы на них, военные журналисты обратились к людям.

— Я родился в семье фронтовика, — сказал военный летчик-снайпер полковник Святослав Макаров, одним из первых офицеров армии и флота награжденный знаком «Заслуженный специалист Вооруженных Сил СССР», — и «Красная звезда» с детства была у меня перед глазами. В ней, наверное, впервые прочитал я о летчиках и все сделал, чтобы поступить в авиаспортклуб ДОСААФ. Ну а там уже заболел небом окончательно и навсегда. 26 лет летаю — не надоело. Хорошо, что «Звездочка» больше стала рассказывать об авиации, о людях, которые ей посвятили свою жизнь. Пожелал бы, чтобы газета не обходила своим вниманием авиаторов ДОСААФ. Ведь там истоки большого полета...

— Каждая газета борется за своего читателя, — поделился своим мнением капитан Виктор Бродов, который служит в Туркестанском военном округе, — публикуя материалы, учитывая возраст, соответственно присущие ему интересы. В «Красной звезде» иногда молодому офицеру нечего почитать — авторы полковники, темы статей не отражают реальную жизнь...

— Благодарен «Красной звезде» за оказанную мне помощь, — сказал в Хабаровске журналистам сержант Алексей Нефедов. — Я перед армией получил в Минской организации ДОСААФ специальность радиста, готовился к службе в Военно-Воздушных Силах. Но военкомат направил меня в стройбат. Обратился в газету с письмом. Сейчас летаю стрелком-радистом. Собираюсь поступить в высшее военное авиационное училище.

— Мы, — говорит Иван Митрофанович Панов, — не ограничиваемся лишь кругом ведомственных тем. Разве можем не вникать самым серьезным и заинтересованным образом в то, как идут политические процессы в стране, как развиваются межнациональные отношения? Разве можем стоять в стороне от такого вопроса, как воспитание молодого поколения, подготовка молодежи к воинской службе? В этом вопросе, например, «Красная звезда» полностью солидарна с журналом «Крылья Родины». Разве может, наконец, не волновать нас то, каково вообще в обществе отношение к армии, каковы социальный престиж и защищенность защитников Родины? Военно-патриотическое воспитание — наша общая тема.

В День Советской Армии и Военно-Морского Флота «Звездочка» поздравляет молодую крылатую смену.

Олег НИКОНОВ

ПРИШЕЛЬЦЫ

Что такое мистика? Это такой подход к явлениям жизни, при котором извечные законы природы игнорируются и утверждается, что существует некий внеземной, внереальный мир — вот он, якобы, и является единственно истинным. Но любую точку зрения, чтобы ей поверили, необходимо доказать. А так как наличие внереального мира доказать невозможно, то проповедники мистики вынуждены заниматься всевозможными мистификациями. Или, говоря другими словами, обманом.

Если принять этот аргумент, а он весьма популярен среди той части населения нашей планеты, которая не верит ни в какие НЛО и UFO — «неопознанные летающие объекты», АЯ — «аномальные явления», АЛО — «астралевитирующие объекты», не верят ни в «пришельцев», ни в «гуманоидов», то вполне можно было бы ограничиться воспоминанием о природе теософии — мистическом учении, увлекшем во второй половине прошлого века миллионы людей во многих странах мира. Шарлатанство на жажде человечества во что-то верить — и более ничего.

Такое же шарлатанство и ныне — люди по-прежнему хотят верить во что-то безусловно лучшее, чем реальная жизнь. Впрочем, это и есть главный постулат всех религий.

Однако нельзя не согласиться, что философствования на уровне земного представления о жизни уже не обеспечивают истинного знания. За свои 600 000 лет человечество наконец-то впервые сделало практический прорыв в космос и реально приблизилось к ответу на вопрос, быть может, единственно судьбоносный, становой для жизни разума: есть ли предел бесконечности? Так не лучше ли подождать с отрицанием отрицания? А вдруг уже есть встречное движение, и к нам идут на помощь?

В первых числах сентября этого года жители Урумчи — административного центра Синьдзянь — Уйгурского автономного района Китая были свидетелями прилета НЛО. «Темная туча в небе неожиданно озарилась светом. Затем последовала яркая вспышка, выхватившая из тьмы ночного неба летающий объект классических «тарелочных» очертаний. Зависнув на минуту в небе, летающая тарелка, стремительно вращаясь, унеслась в юго-западном направлении, в красно-желтых сполохах.» Причем, что небезынтересно: все время пока НЛО находился в пределах видимости, очевидцы этого события слышали гул, напоминающий звук работающего мотора.

Читатели, следящие за сообщениями об НЛО, легко отметят одинаковость впечатлений и ощущений людей, находящихся на таком огромном удалении друг от друга. Примерно в то же время с такими же подробностями делились впечатлениями и жители Воронежа. Посмотрите на карту: Синьдзянь и Воронеж...

В конце октября в Японском море жители советского острова Шикотан примерно с девяти часов вечера до полуночи наблюдали багово-красное облако в форме эллипса, неподвижно висящее над водой. Свечение было настолько сильным, что резало глаза. Но тем не менее некоторые все же умудрились рассмотреть внутри облака черное пятно или ядро в форме шара. Как определил один из наблюдателей, сообщалось в советской печати, в частности в газете «Труд», объект прошел над островом на высоте около одного километра. Во время его движения локатор на острове зафиксировал сильные помехи.

Сообщалось так же, что несколько раньше это облако наблюдали моряки теплохода «Эгвекинот» и докеры порта на острове Кунашир.

С разницей в несколько дней очередную «летающую тарелку» наблюдали в швейцарском кантоне Тичино. Как сообщила семидесятилетняя жительница поселка Гентилико, проснувшись среди ночи, она обратила внимание на необычное свечение. Выглянув в окно, увидела на расстоянии 80—90 метров от дома странный объект треугольной формы, который висел невысоко над землей. Одна сторона «тарелки» освещалась голубыми, а другая красными лучами. Еще более странным показалось то, что в этот момент остановился будильник. По ее словам, она наблюдала за неизвестным объектом не менее семи минут.

Перечень подобных встреч можно продолжать и дальше. Они порой разнятся по месту и времени, люди, общавшие об этом — тоже абсолютно разные по возрасту и темпераменту. Единственное, что объединяет всех, это эффект узнавания. Ибо ничего подобного в своей, подчас и очень долгой, жизни они не видели.

Презумпцией естественности называют данный факт участники симпозиума «Диалог со Вселенной», проходившего в конце сентября в западногерманском городе Франкфурт-на-Майне. Специалисты из 20 стран представили многочисленные снимки, видеозаписи, документы и магнитофонные кассеты, которые, по их мнению, неопровержимо свидетельствуют о пребывании на нашей планете пришельцев из дальних миров.

Как видим, специалисты из двух десятков стран, а среди них немало весьма авторитетных и серьезных ученых, тверды в своем умозаключении. Что же мешает нашей академической науке высказаться на уровне своих знаний? Не предположений, нет. Почему с такой легкостью отринута на многие земные десятилетия сама мысль о множественности населенных миров? Разве только фантастам-литераторам под силу заглянуть в наш завтрашний день.

Идеологизированная академическая наука, как умирающий лебедь, машет крыльями, бьется изо всех сил, а крик уже не слышен и больше нет сказочно-

изящного изгиба шеи, угасла величественная красота птицы. Почему такая аллегория? Да ведь идея о множественности населенных миров была широко распространена еще в античной древности. Анаксагор, например, считал обитаемой Луну. И если ошибся, то вовсе это не означает, что официальная наука может обойти ленивым незнанием обстоятельства происхождения таинственных рисунков пустыни Наска в Перу, истории появления племени мек в Новой Гвинее, которое считает, что прародитель всех людей возник в чреве горы, пролетел по воздуху и подарил Земле культурные растения, утварь и самих землян.

Я, наверное, здесь выгляжу более экстремистом, нежели беллетристом. Но, ей богу, не хочется утверждаться в мысли, что в генотипе нашей науки заложено «не сметь». Вот скажут там, на Западе, тогда и подумаем. Да еще и посмотрим: принять или отвергнуть. Ну как же при этом тоскует душа в ожидании хоть какой-нибудь оценки. Есть оценка, значит заметили «ихние мужи». А почему заметили или нет — не важно. За-ме-ти-ли!..

«Ну конечно же, экстремист! Да еще оголтелый..» — слышу в свой адрес. Разве не было в Таллинне Всесоюзного симпозиума «Поиск разумной жизни во Вселенной», который был создан под вдохновенным руководством академика АН Эстонской ССР Г. Наана. Неподалеку от Тарту в поселке Тыравере, где расположены Институт астрофизики и физики атмосферы Академии наук республики и Тартуская астрофизическая обсерватория имени С. Струве, люди и телескопы живут в поисках далеких миров... Примерно с такой же повесткой дня в начале семидесятых годов прошел советско-американский симпозиум в Бюроканской обсерватории АН Армянской ССР и школа-семинар в станице Зеленчукской... Да, все это было. Но вот вопрос: не сухой ли это дождь на ниву практической науки о Вселенной? Уровень любительства так высок в нашей стране, что создается ложное впечатление действительно серьезного интереса, к тому, что уже не просто происходит в отдельных точках планеты, в отдельное от нашей жизни время. Это все равно как отдельные недостатки в приснопамятное застойное время. Они, будучи массовыми и повсеместными, в сознании официальных служб являлись «отдельными недостатками» на фоне абсолютного благополучия. НЛО, UFO, АЯ и прочее, являясь в массовом порядке, будто нам показывают ОНИ — пришельцы, простенький ребус, отгадайте, мол, и мы согласимся с тем, что ваш интеллект достоин контакта.

На полях Южной Англии из года в год почти восемь лет повторяется один и тот же знак — огромные круглые площадки ни с того ни с сего полегшей пшеницы.

(Продолжение следует. Начало см. в № 1—90 г.)

Александр КУЗОВКИН, Александр СЕМЕНОВ

По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО) только в 1985 году произошло 2773 авиационных происшествия, из них 1835 катастроф. Большая часть таких происшествий в результате анализа поддается объяснениям. Однако некоторые случаи приводят в недоумение даже специалистов. Они, например, не смогли ответить на вопрос, как случилось, что два авиалайнера, летевших в противоположных направлениях и северу от Пуэрто-Рико, едва не столкнулись, хотя за обоими внимательно следили наземные контролеры. Самолеты на огромной скорости промчались всего в 90 метрах друг от друга. Это произошло в июне 1988 года в так называемом Бермудском «треугольнике» — районе, где погибло намного больше морских и воздушных кораблей, чем в других столь же часто посещаемых районах океана.

По данным Аризонского университета Лоуренса Куше, с 1840 по 1973 год здесь погибло свыше 20 самолетов, более 40 судов, а общее количество человеческих жертв близко к тысяче. С 1940 по 1955 год в Бермудском «треугольнике» найдено полтора десятка судов в полной исправности, но без людей. В 1969 году у берегов Флориды в штиль на плаву оказалось сразу 5 судов без экипажей. В «треугольнике» пропадали частные, коммерческие и военные самолеты, в том числе, гигантские транспортные машины и топливозаправщики. Лишь в единичных случаях обнаруживались какие-то следы катастроф.

Первые сведения о необычных явлениях в этом районе дошли до нас от Христофора Колумба. Но до сих пор корабли и самолеты пропадают в «треугольнике» при хорошей видимости, с внезапной потерей радиосвязи. Характерным является сообщение, например, профессионального пилота Вокали, который в ноябре 1964 года вел свой самолет в районе острова Андрос. В 30—50 милях от острова, на высоте около 8 тыс. футов Вокали заметил непонятное свечение на крыльях машины. Стрелка компаса начала медленно, но безостановочно двигаться из стороны в сторону. Индикатор уровня горючего вдруг стал показывать «полный бак», хотя топлива оставалась половина. Внезапно отказал автопилот, и летчик с трудом вывел самолет из глу-

бокого виража. Звезды уже не были видны из-за возросшего свечения крыльев, контуры которых как бы размылись. Оно начало ослабевать примерно через 5 минут и вскоре прекратилось. Компас и индикатор топлива стали выдавать нормальные показания. Вокали совершил благополучную посадку. На этот раз трагедии не произошло.

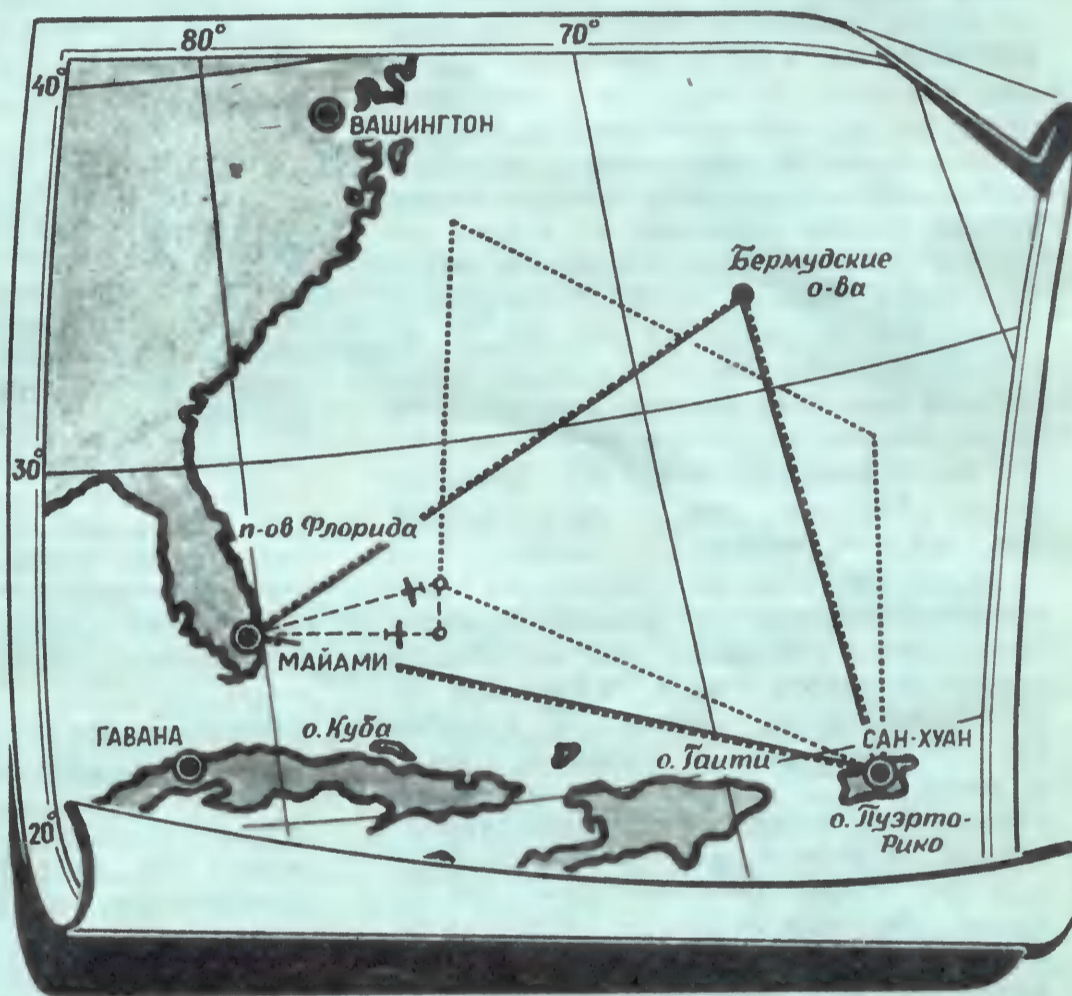
В редких случаях непосредственно перед гибелью самолетов и судов с них принимались отрывочные радиосообщения. 29 января 1948 года четырехмоторный самолет «Стар Тайгер» с 6 членами экипажа и 25 пассажирами, среди которых был маршал английских ВВС А. Каннингхем, находился в 380 милях от Бермудских островов. Радист наземного пункта слежения в это время принял сообщение «Погода и полет великолепны», после чего «Стар Тайгер» бесследно исчез. 18 декабря того же года в прекрасную погоду с самолета ДС-3 с 36 людьми на борту командир передал на землю: «Все поем рождественские гимны!». Затем через несколько часов: «Находимся в 50 милях к югу от Майами... Мы уже видим огни Майами. Все хорошо. Жду разрешения на посадку». Этот самолет тоже не сел на аэродром. Сигнала бедствия с него не поступило. В этом месте у побережья Флориды вода достаточно чистая, а глубина чуть больше 20 футов. Но ничего обнаружено не было. Так же загадочно и внезапно исчез здесь 30 октября 1954 года самолет «Съпер Костелейш» с 42 людьми на борту, оснащенный, кстати, двумя радиопередатчиками и всеми необходимыми средствами для аварийной посадки на воду. Несколько раньше, 2 февраля 1952 года перед исчезновением успел передать в эфир сигнал бедствия транспортный самолет с командой в 33 человека.

Особую известность получили события 5 декабря 1945 года, когда в 14.00 по местному времени при идеальных погодных условиях пять самолетов «ТБМ Эвенджер» с 5 офицерами и 9 членами экипажей вылетели с базы Форт-Лодердейл во Флориде. Командовал группой Чарльз Тейлор — опытный летчик, проведший в воздухе 2500 часов. После учебного бомбометания Тейлор вдруг сообщил на базу: «С нами несчастье! Мы сбились с курса, земли нигде не видно! Повторяем... мы не видим землю!.. Все смешалось.

Даже море выглядит как-то необычно». Затем на контрольном пункте услышали его слова о том, что группа, кажется, пролетела над Кейсом или южнее и пытается повернуть, чтобы попасть на свою базу. После этого связь стала ухудшаться, и на базе могли только слушать переговоры пилотов между собой. Выяснилось, что за бортом сильный ветер, летчики будто ослепли, не видят даже солнца и охвачены паникой. Беспokoйство

После объявления тревоги с авиабазы Банана—Ривер на помощь группе вылетел гидросамолет «Мартин Маринер» с 13 членами экипажа на борту и полным комплектом спасательного оборудования. Последнее, что сообщил один из его пилотов после того, как самолет вошел в зону поиска, были сведения о сильном ветре за бортом на высоте 6 тыс. футов. Связь прервалась, и судьба всех пилотов осталась неизвестной.

СНОВА



УЖАС

на базе усилилось, когда Тейлор передал командование капитану Стиверу, который взволнованным, почти истеричным голосом сообщил о полной потере ориентировки. Удивило обращение Тейлора к другим экипажам: «Не следуйте за мной... Они выглядят так, будто пришли из космоса...». Последнее, что услышали на контрольном пункте, были слова: «Похоже, что мы...», «Нас обволакивает белая вода».

На следующее утро началась спасательная операция, в которой участвовало 307 военных самолетов, эсминцы, подводные лодки, корабли береговой охраны, катера, многочисленные частные самолеты и яхты. Поисковые самолеты за 4100 часов обследовали территорию площадью 380 тыс. квадратных миль, но не было найдено ничего: ни обломков, ни спасательных жилетов или плотов, ни масляных пятен на поверхности

воды. На базе Форт—Лодердейл был отдан под суд офицер, отвечавший за проверку приборов самолетов перед вылетом. Вскоре, правда, выяснилось, что проверка была проведена в полном соответствии с инструкциями. Странно, но в этот период никто не обратил внимания на тот факт, что утром 5 декабря уже имел место один необычный тренировочный полет. Летчик, совершавший его, также сообщал о временном выходе из строя компасов и совершил вынужденную посадку в 50 милях к северу от базы.

«Коллективные» исчезновения фиксировались в «треугольнике» и до этих событий. Летчик Дик Штерн, например, описал инцидент с группой из 7 бомбардировщиков в конце 1944 года. Примерно в 300 милях от Бермуд при хорошей, тихой погоде, когда были видны звезды, самолет Штерна так затрясло, что некоторые члены экипажа ударились о потолок. Машина начала терять высоту, но Штерну удалось ее выровнять, а затем и благополучно при-

мени и пространства. Согласно ей, при особенно сильной аберрации морские и воздушные корабли вообще перестают существовать в нашем мире и, видимо, могут переместиться в прошлое, будущее или в «параллельную Вселенную». Может быть этим объясняется случай, когда в 1970 году в аэропорту Майямы за 20 минут до посадки исчез с экранов радаров пассажирский авиалайнер компании Нэшнл Эрлайнз с 127 пассажирами! Через 10 минут он появился снова и благополучно совершил посадку. Ничего странного экипаж в полете не заметил — вот только все часы на борту отставали на 10 минут. Но за 12 минут до этого их сверили с землей, и никаких расхождений не было.

Другое объяснение выдвинул кандидат технических наук Г. Талалаевский. Он создал и, как отмечено в прессе, экспериментально подтвердил теорию, которая устанавливает разную природу поступательного и вращательного ускорения. Над этим же вопросом успешно работал и

причем тем больше, чем больше исходная масса вращающегося вещества. И если, к примеру, корабль попадет в центр большого океанского вихря, то мощная гравитационная сила потянет его на дно. То же может произойти и с самолетом, как, возможно, и случилось в 1945 году с эскадрилей американских бомбардировщиков. Теория объясняет и исчезновение самолета с экранов радаров: в искривленном пространстве сигнал мог отклониться и не вернуться в приемное устройство. Верна ли эта теория, покажет будущее.

В район Бермудского «треугольника» неоднократно направлялись научные экспедиции как из Советского Союза, так и из других стран. Учеными выявлен целый ряд интересных природных явлений, например, процесс зарождения в Саргассовом море мощных вихревых образований. Американские астронавты, летавшие на станции «Скайлэб», зафиксировали в этом районе прогиб зеркала океана на 25 метров. Однако вопрос о причинах происходящих здесь странных событий так и остается открытым.

Еще один загадочный «треугольник» — так называемое море Дьявола — расположен в районе между Гонконгом, Филиппинами и Тайванем. Регистрация пропавших в нем кораблей ведется уже шесть столетий. В 1955 году, например, здесь бесследно исчезло вместе с экипажем специально посланное для исследований научное судно «Кайе Мару № 5». Японское правительство объявило этот район опасным для мореплавания.

По данным Айвена Сандерсона, на Земле имеется 10 районов, где подобные собы-



БЕРМУД?

землиться. Вскоре выяснилось, что вернулся еще один бомбардировщик, но с остальными 5 боевыми машинами радиосвязь прервалась навсегда. Тогда шла война, и об этом случае пресса не сообщила...

Для объяснения причин катастроф в Бермудском «треугольнике» выдвигались самые разнообразные теории. Одна из последних, например, относится к аберрации — отклонениям от нормы вре-

выдающийся советский ученый Н. Козырев. В проведенных экспериментах установка с гироскопом, вращающимся с большой скоростью, становилась легче на 10—14%. Теория Талалаевского построена не на геометрии Римана, а на более общей геометрии пространства, созданной Финслером. Согласно следующему из нее уравнениям, вращающееся тело в целом теряет в весе. В центре же вращения его вес растет,

тия происходят наиболее часто. Пять из них находятся в Северном полушарии практически на одной широте и отстоят друг от друга примерно на 70 градусов долготы. Аналогичным образом, но со сдвигом на 22 градуса по долготе располагаются такие же районы в Южном полушарии.

Недавно к числу загадочных «треугольников» прибавился еще один. На сей раз это участок суши в районе американской пустыни Невада.

НАША АНКЕТА

«КР» № 2. ИЗУЧАЕМ СПРОС

В «КР» № 1 мы с помощью анкеты постарались с вами познакомиться. Кто не успел этого сделать, не поздно откликнуться. А в этой анкете, кроме обычных вопросов —

1. Что понравилось в номере

2. Что не понравилось

3. Какие острые темы еще не затронул журнал

мы хотим изучить ваш спрос:

СЕНСАЦИЯ СПУСТЯ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА

В конце минувшего года наш журнал коротко напомнил читателям: Опытно-конструкторскому бюро имени Артема Ивановича Микояна исполнилось пятьдесят лет. Одновременно известная всему миру фирма отметила еще один юбилей — четвертьвековой рубеж своей непрерывной службы в небе преодолел МиГ-25 — один из самых замечательных летательных аппаратов, когда-либо создававшихся в мире. Эта машина широко известна за рубежом — она ставила рекорды (некоторые из них действуют до сих пор), участвовала в воздушных парадах, поставляется на экспорт. А однажды, в 1976-м, на Японские острова высадился огромный десант ведущих американских экспертов — там в результате предательских действий летчика Беленко приземлился угнанный им МиГ-25. Тем не менее для наших сограждан этот самолет практически неизвестен.

Сегодня читателям журнала предоставляется редкая возможность — получить сенсацию из первых рук, спустя четверть века. Итак, вся правда о МиГ-25, рассказанная его создателями.

На встрече в редакции присутствуют: ведущий инженер по испытаниям первого опытного самолета Е-155Р-1, заместитель главного конструктора Василий Анатольевич Архипов, помощники ведущего инженера, заместители главного конструктора Лев Георгиевич Шенгелая и Валентин Александрович Степанов, главный конструктор двигателя Р-15Б-300 Федор Владимирович Шухов, заслуженные летчики-испытатели Герои Советского Союза Борис Антонович Орлов и Владимир Гаврилович Гордиенко.

Ведут встречу корреспонденты журнала Лев Берне и Евгений Павлов.

Е. Павлов. Побываем в 1964 году. Помню, какое впечатление на нас, студентов авиационного института, произвело сообщение президента Линдона Джонсона о том, что в США построен самолет А-11, способный длительно летать на скоростях 3000 км/ч. У всех был в памяти недавний разгром, учиненный нашей авиацией Н. С. Хрущевым в конце пятидесятых. Правда, потом провели грандиозный Тушинский парад 1961 года, а затем летчики-испытатели установили на «мигах» целый каскад рекордов. Но теперь вновь появилась тревога — не

отстанут ли наши конструкторы из-за вынужденного простоя...

В. Архипов. Да, действительно, вы правы — время было для нас непростое. Надвинувшаяся «эра ракет» грозила перечеркнуть весь накопленный задел перспективных разработок. По крайней мере, такие настроения имели место. Но мы знали — в нашем небе остается для прорыва противником верхний эшелон атмосферы — выше 20 км. Мы так не летали, и американцы и англичане могли. Вот Валентин Александрович был ведущим инженером на вариантах МиГ-19 — опытных самолетах СМ-50, СМ-12ПМУ, которые с весьма небольшой вероятностью могли перехватить «Канберру». Для этого на них устанавливались дополнительно жидкостные ускорители.

В. Степанов. Кроме того, мы, конечно, «догадывались», что в обстановке строгой секретности в США создается программа А-11, включающая разработку перехватчика УФ-12 и разведчика SR-71. И наш МиГ-25 являлся, в какой-то мере, ответом на их действия. Так всегда было, есть и, пока еще нельзя утверждать, что не будет. После объявления президента США в печати появились первые фотографии А-11 и по бортовому номеру стало ясно, что деньги на его строительство были отпущены в 1961 финансовом году. Приказ же Генерального конструктора о начале проектирования машины Е-155 датирован 10 марта 1961 года. Думаю, это не просто совпадение.


Л. Шенгелая. Поиск работы велась в 1958—1959 году. В 1960-м — было принято принципиальное решение. Когда все фирмы остановились и в раздумье ждали, что же произойдет с авиацией, мы вкалывали.

В. Степанов. В отделе проектов была создана группа из 12 человек. Генеральный конструктор выбрал инженеров максимально прогрессивных взглядов, с нестандартным мышлением, склонных к неожиданным решениям. Он создал вокруг этой группы осадное положение, и они за полгода сделали проект.

Л. Шенгелая. Макетная комиссия по разведчику заседала в 1962 году, а в декабре 1963-го первую машину выкатили из цеха на аэродром. 6 марта 1964-го Александр Васильевич Федотов поднял ее в воздух.

Ф. Шухов. Я начинал работать по этому самолету с первой осевой линии на двигателе и закончил, как говорится, вчера. Однако сейчас хочу сказать о другом. Думаю, главное в этом самолете не только его выдающиеся характеристики по скорости и высоте. Очень важно и то, что при создании МиГ-25 Артем Иванович сумел





ПРАВДА О МИГ-25

сплотить вокруг своего коллектива звезд первой величины нашей авиационной промышленности. С помощью Петра Васильевича Дементьева, тогдашнего министра, он в те годы, когда авиацию пытались загнать на задний план, сумел буквально пробить идею этой ни на что не похожей машины, довести ее до материального воплощения и отправить в небо.

Л. Берне. Действительно, в те годы МиГ-25 не был похож ни на один самолет в мире. Только значительно позднее его схема стала предметом для подражания. И все же, как мне сейчас кажется, этот самолет мог тогда получиться только таким, как и получился...

В. Архипов. Вы совершенно правы, Лев Павлович. Вспомните, ведь выбора по высокому двигателю у нас практически не было. Из существовавших опытных вариантов двигателей, созданных в вашем ОКБ, мы остановились на 15К — низконапорном, по газодинамике близком к прямо-точному. Раньше этот двигатель предназначался для беспилотного аппарата больших скоростей и высот полета. Вот тут-то как раз мы и влезли в этот капкан — скорость нашего самолета должна втрое превосходить скорость звука — только на этом режиме преимущества двигателя начинали проявляться. Отсюда и вывод — самолет ни на что похож не будет. Все нужно делать заново, на других конструктивных принципах, решая впервые множество задач и проблем.

В. Степанов. Сейчас все можно бы было решить иначе — высоконапорные двухконтурные двигатели для больших высот есть. Но тогда проектирование такого двигателя с нуля отодвигало бы создание самолета на неопределенный срок. Кроме того, длительная совместная работа с ОКБ патриарха нашего двигателестроения Александра Александровича Микулина, а затем его преемника Сергея Константиновича Туманского позволяла надеяться на успешную доработку 15К под наши требования. Выбор двигателя для МиГ-25 был сделан Глебом Евгеньевичем Лозино-Лозинским, нынешним главным конструктором «Бурана». Его идеология и его предложения по применению на истребителе низконапорного двигателя лежали в основе разработки Р-15Б-300.

Ф. Шухов. Фактически от старой машины осталась одна обечайка. Изменился компрессор — увеличены запасы устойчивости. Под большие высоты переделали камеру сгорания. На турбине прибавили 50° температуры. Избавились от виброгорения в форсажной камере, которая, в этом смысле, поныне живет очень счастливо. Наконец, сделали трехрежимное сопло.

В. Степанов. МиГ-25 сразу задумывался как многорежимная машина. Несколько раньше мы на машинах Е-150 и Е-152, где стояли двигатели Р-15-300 с эжекторными соплами, убедились, что они имеют преимущества на строго фиксированном ре-

жиме. Требовался регулируемый эжектор, причем с регулируемым пограничным слоем, а это сделать очень трудно. Когда двигатели предложили нам трехпозиционное сопло, мы отказались от эжектора. Это в дальнейшем избавило нас от многих трудностей. Для того чтобы иметь минимальные потери на спарке двигателей, сопла были сдвинуты на расстояние меньше диаметра, то есть они пересекались. Опять-таки, на современных высоконапорных двигателях меньшего диаметра решение могло бы быть и иным. А тогда в соплах двигателей сделали разрыв и заполнили его специальным стекателем, который обеспечивал равноценные условия для обоих двигателей при их разнорежимной работе. Это оригинальное решение обосновал и разработал заместитель Федора Владимировича — Юрий Павлович Ротмистров. Кроме того, при выходе на большие числа М мы всерьез стали заниматься запасами устойчивости по двигателю.

В. Архипов. Эту огромную работу мы вели совместно с ОКБ С. К. Туманского. Руководил ею К. А. Сазонов — один из пионеров создания летно-испытательских подразделений моторных ОКБ. В 1963—1964 годах на летающей лаборатории Ту-16 была отработана система регулирования двигателя Р-15Б-300. Присутствующий здесь Л. П. Берне участвовал в этих полетах.

Л. Берне. Ведущим инженером от Летно-исследовательского института на Ту-16ЛЛ был Боцьковский, а вели испытания на самолетах Старик и Груздев. Раньше нам уже приходилось работать на самолетах Е-150 и Е-152 — перехватчиках ОКБ Микояна, где устанавливались двигатели Р-15-300. Управлялись они традиционной гидромеханической системой. А тут вдруг мы притащили на борт летающей лаборатории внешне такой же двигатель, но оборудованный совершенно новой, электронной системой управления. Большинство специалистов-смежников по меньшей мере удивлялись: «Смотрите, уйдет искра в кстыль!»

Ф. Шухов. Уже на тех перехватчиках при интенсивном наборе высоты мы столкнулись с заметной инерцией гидромеханической системы. При необходимости быстрого изменения расходов топлива от 150 кг/ч на малом газе до 15 000 кг/ч на полном режиме система не успевала подать в двигатель нужное количество топлива. Двигатель оказывался на голодном пайке и не держал оборотов с требуемой точностью. А она для МиГ-25 составляла 0,2% — гораздо выше, чем для любого другого самолета, и никакая гидравлика справиться с этим не могла. Диапазон же изменения расходов на МиГ-25 еще больше. Кроме того, это был многорежимный самолет, и от нас впервые потребовали привязать работу двигателя к условиям полета, в том числе и к автоматике регулирования воздухозаборника. Наиболее под-

ходящей оказалась система управления, включающая основной электронный блок — регулятор режимов двигателя и дублирующую гидромеханическую систему с ограниченным числом функций по отношению к основной. Комплексную многофункциональную систему РРД-15Б создало ОКБ главного конструктора Чекунова. В ней был применен самоконтроль по шести параметрам, что делало ее весьма надежной. Основными исполнительными механизмами в топливных магистралях стали соленоиды вместо бустеров.

Е. Павлов. Если сразу столько проблем свалилось на двигателистов, модернизовавших уже готовую машину, то что же было в это время у самолетчиков, задумавших аппарат, который не делал до них никто?

В. Архипов. Самолет получался не только с новым двигателем, не только с огромными высотами и скоростями, но и вследствие огромных тепловых нагрузок, из совершенно нового материала. Поясню — температура торможения на максимальной скорости — 303°С. Дюраль держит 140. На этом вопрос в его использовании закрывается. Решение было найдено в стальном самолете. Сразу возникли технологические вопросы — отказ от привычной клепки, переход на сварку, длина швов которой на этом самолете измеряется километрами. Пошли предупреждения: «Что вы делаете! После первой же посадки машина у вас потечет! Вы все время будете мучиться с этой нежизнеспособной конструкцией!» Многие не верили в возможность осуществления новой концепции. В конце концов сдался и такой блестящий конструктор, каким был Анатолий Григорьевич Брунов. Ему этот самолет поручался, на моих глазах он долго изучал схемы и, в конце концов, по своей инициативе отказался им заниматься. Машину некоторое время вел М. И. Гуревич, а затем еще до первого вылета ее принял Н. З. Матюк и совершенствует ее уже четверть века.

Е. Павлов. В зависимости от выбора основного конструкционного материала по-разному решаются вопросы обеспечения прочности конструкции...

В. Архипов. Совершенно верно. Казалось бы, ну и что — сталь в три раза тяжелее дюралья, но и в три раза прочнее, да и упругость у нее втрое выше. Но следует иметь в виду, что жесткость обшивки зависит не только от модуля упругости, но и от ее толщины. Сделайте миллиметровую обшивку в три раза тоньше, что получится? Елочное украшение. Для того чтобы компенсировать прибавки в весе за счет установки обшивок приемлемой толщины, самолет был выполнен по несущей схеме бак-конструкция, разделенной на отсеки, усиленной внутри стрингерами, сваренной герметично и полностью заполненной топливом. Никаких вставных, сменных баков у этого самолета нет. По этой принципиальной, можно сказать, революционной позиции генеральному конструктору тоже возражали: «Нежизненно, не пойдет. Потек бак, заменили. А здесь что?» Нужно сказать, что все основные решения по самолету принимал Артем Иванович. И коллективу для отстаивания на всех уровнях своих передовых идей понадобилось все его мужество, вся смелость.

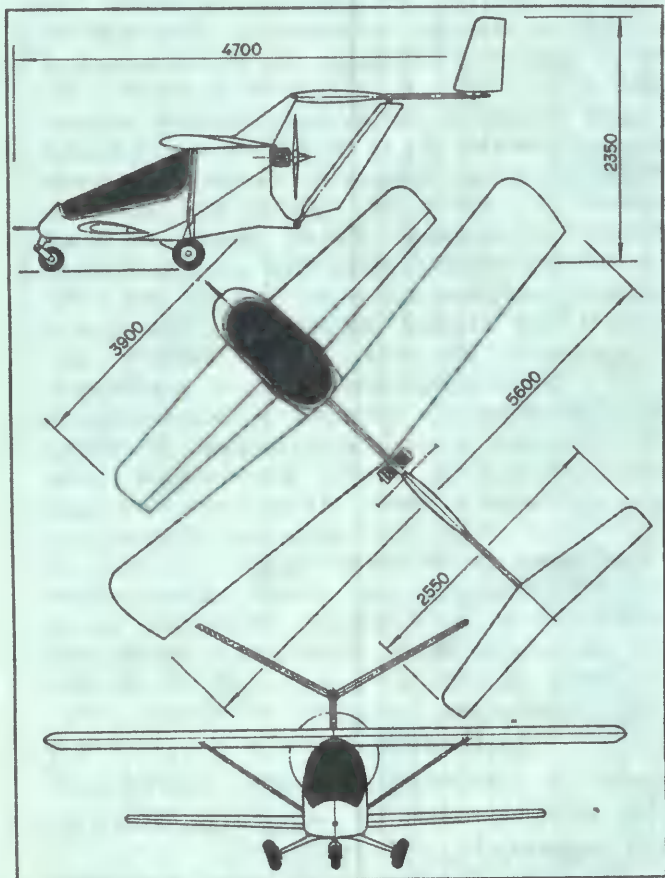
Л. Шенгеля. К сожалению, все, что выпало на долю Артема Ивановича при создании МиГ-25, не прошло бесследно для его здоровья. После смерти основателя ОКБ эстафету от Микояна принял Ростислав Аполлосович Беляков. Он замещал Артема Ивановича во время его болезни, и МиГ-25 в обоих вариантах — перехватчика и разведчика — был принят на вооружение советскими ВВС уже при новом Генеральном конструкторе. В борьбе за машину золотая доля и Белякова.

(Продолжение следует)

ПЕГАС, КАКАДУ И ДРУГИЕ

Лучшие самолеты
Рижского авиасалона.

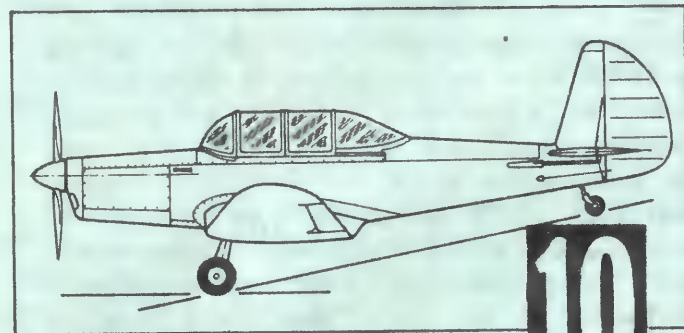
(Начало в № 12—89)



8. Экспериментальный самолет «Пегас» создан Борисом Карпенко из подмосковного города Быково. Борис уже не в первый раз удивляет техническую комиссию летательными аппаратами необычных схем. Вот и сейчас. Аэродинамическая схема «Пегаса» с тремя несущими поверхностями до сих пор в мировой авиации не встречалась. Впервые этот самолет можно было увидеть на СЛА-87 в Москве. Тогда он еще не летал. За два года Борис довел машину до летного состояния, и сам на ней поднялся в воздух с первого раза. Факт, конечно, удивительный, но подражать ему все же не стоит. Как показали летные испытания, проведенные летчиком-испытателем Виктором Заболотским, устойчивость «Пегаса» по всем трем осям совершенно недостаточна, а управляемость чрезмерно высока. Кстати, управление аппаратом по крену и по тангажу осуществляется элеронами на переднем крыле. Для определения целесообразности такой схемы нужна дальнейшая доводка самолета. Хорошо, если она будет выполняться по результатам продувок в аэродинамической трубе, а не в процессе летных испытаний.

Экспериментальный «Пегас» оснащен легким двигателем мощностью 30 л. с., взлетный вес аппарата — 202 кг, вес пустого — 114 кг. Площадь переднего крыла — 2,5 м², основного — 4,5 м², его профиль — П11—14%. Скорость сваливания самолета — 60 км/ч, максимальная скороподъемность — 2,5 м/с.

8



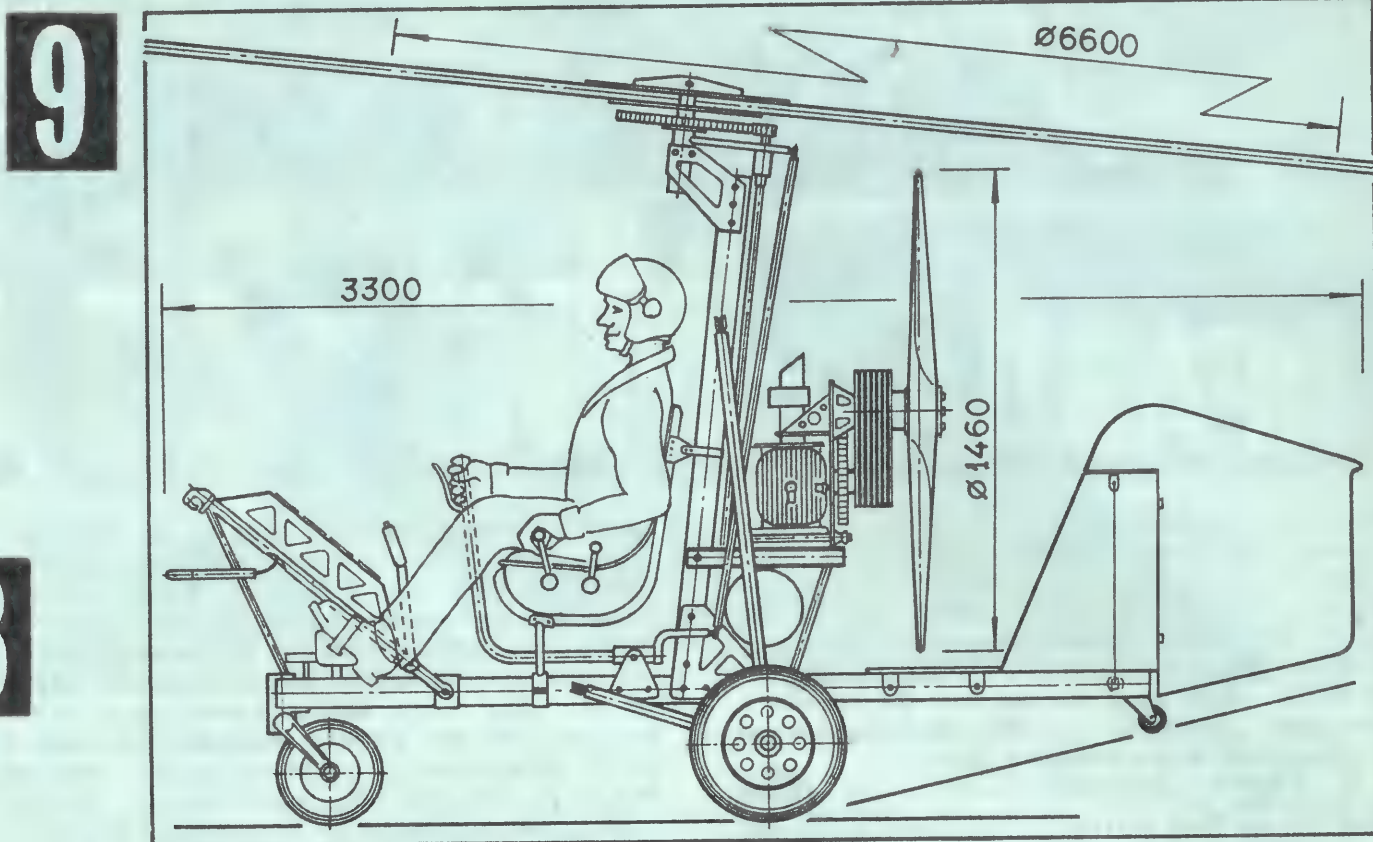
10

10. Самолет «Олег Антонов» создан старейшим участником смотра-конкурса Людвиком Францевичем Маентняком из Пятигорска. Скоро ему исполнится 80 лет. Но возраст — это не годы. Маентняк совершает регулярные полеты на своем самолете. Надо отметить, что аппарат достаточно прост в пилотировании и вполне надежен. В конструкции «Олега Антонова» использованы агрегаты самолетов «Злин» и Як-18. Чехословацкий авиационный мотор развивает мощность 105 л. с., при этом скорость самолета достигает 170 км/ч, а скороподъемность — 3,5 м/с. Взлетный вес машины с одним пилотом — 705 кг. Площадь ее крыла — 13,6 м².

11. Планер «Какаду» предназначен для первоначального обучения. Это простейшая конструкция, изготовлена целиком из стеклопластика. Построен в городе Отрадное Ленинградской области. Для изготовления планера используются только пенопласт, стеклоткань и эпоксидное связующее. На СЛА-89 планер впервые

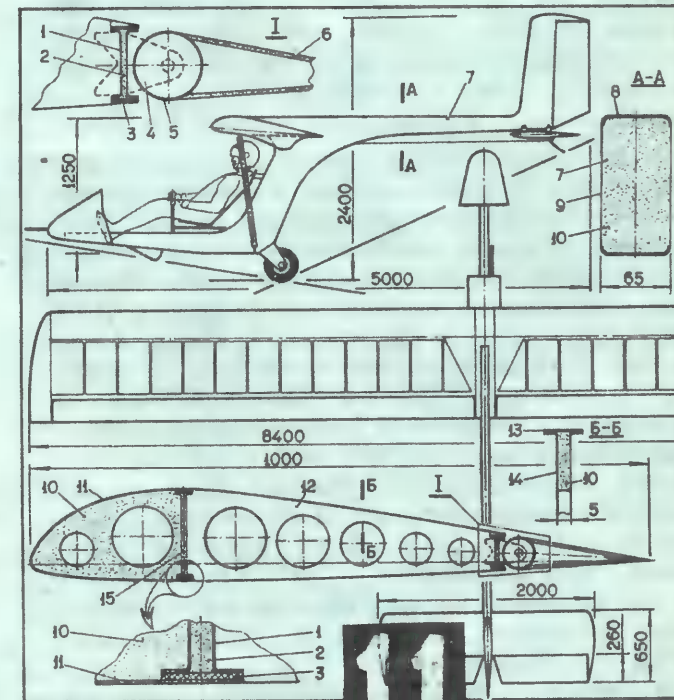
гочисленных пробежек летчик-испытатель Владимир Семенов оторвал ДАС-2М от бетонки. Автожир оказался вполне устойчив и хорошо управляем. Отрывается от земли на скорости около 40 км/ч, максимальная должна достигать 100 км/ч.

Взлетный вес автожира 280 кг. На нем установлен самодельный двигатель мощностью 50 л. с. с редуктором и толкающим воздушным винтом диаметром 1,46 м. Используются подрезанные лопасти от вертолета Ка-26, диаметр ротора — 6,6 м. Через специальную трансмиссию ротор перед взлетом может раскручиваться от двигателя. Создателем автожира на СЛА-89 присужден приз ОКБ им. М. Л. Миля.



9

9. ДАС-2М — первый в истории слетов СЛА автожир, самостоятельно поднявшийся в воздух. Его построили туняки В. Данилов, М. Анисимов и В. Смерчко. Несмотря на внешнюю простоту, автожир все-таки достаточно сложная машина. Это вполне подтверждает история создания ДАС-2М. Впервые он был продемонстрирован на СЛА-87. Автожир тогда поразил техническую комиссию великолепным качеством изготовления. Тем не менее дефекты конструкции в 1987 году не позволили даже совершить пробежку. На региональном смотре-конкурсе в Ярославле летом 1989 года автожир уже успешно «бегал». Но полета опять не получилось. И только в Риге после мно-



11

поднялся в воздух, однако для первоначального обучения он пока не пригоден. Причиной тому — слишком малые размеры аппарата и, как следствие, низкое аэродинамическое качество, большая скорость снижения. Для достижения лучших летных данных, очевидно, необходимо увеличить размах и площадь крыла. Сейчас планер имеет размах 8,2 м, площадь крыла — 8,2 м², вес пустого аппарата — 80 кг. Профиль крыла — П11А—15,5%.

БУДЕТ ЛИ «МИР»

В декабре минувшего года, после неоднократных откладываний, в космос выведен и пристыкован к орбитальному комплексу «Мир» новый модуль дооснащения «Д», после запуска получивший имя «Квант-2». За ним планируется запуск еще одного — технологического. Эти два аппарата позволят намного увеличить научную и экономическую эффективность комплекса, приблизить к тому уровню, который предусматривался при разработке программы «Мир». К сожалению, изготовлены модули с большим опозданием, ведь уже подходит к концу ресурс самой станции — таковы последствия «прорех» в нашей космонавтике. Не успеют по-настоящему поработать на модулях и члены пятой экспедиции на «Мир» А. Викторенко и А. Серебров.

В Центре управления полетами есть два электронных табло. Они фиксируют общее число витков орбитальной станции «Мир» и время работы на ней очередного экипажа. С февраля 1986, когда станция была выведена на орбиту, она прошла десятки миллионов километров. Если бы она летела к Марсу или Венере, то не только давно достигла бы этих планет, но и вернулась обратно на околоземную орбиту.

Пишу эти строки и думаю о странном парадоксе, какой наблюдается в общественном мнении по отношению к космонавтике. Ныне даже ее несомненные успехи часто не вызывают положительных эмоций, скорее наоборот: ну вот, опять стартовали, снова деньги на ветер... Даже на серьезных форумах вносились предложения отказаться временно от изучения и освоения космоса, отдать средства на решение земных экономических проблем.

Известно, крайности всегда вредны. Чтобы не наломать дров и в этой области нашей деятельности, нужен тщательнейший анализ научных и экономических результатов осуществления ряда наших космических программ, в том числе такой, как программа «Мир».

Проведено четыре основных экспедиции и четыре международных. Около двух десятков раз к станции причаливали автоматические грузовики «Прогресс», доставившие более сорока тонн грузов — топлива, продуктов, воды, оборудования и новых научных приборов. В орбитальных буднях «Мира» переплелось многое: работа экипажей по прямым народнохозяйственным заказам, сенсационные съемки Сверхновой в Большом Магеллановом облаке, бортовые «металлургия» и «фармацевтика».

Но успехам сопутствовали и недостатки. Создатели станции явно поторопились в свое время с ее выводом на орбиту. «Мир» задумывался преимущественно как жилой отсек. Вся научно-

производственная часть должна быть рассредоточена в пяти модулях. Но по ряду причин модули — за исключением «Кванта» — за три минувших года так и не были пристыкованы к станции. И лишь в конце минувшего и начале этого года два новых блока — дооснащения («Д») и технологический («Т») — вводятся в состав орбитального комплекса.

Первоначально эксплуатация «Мира» планировалась в непрерывном режиме пилотируемого полета, то есть с людьми на борту, но весной минувшего года после четвертой экспедиции пришлось сделать перерыв. Станцию перевели на автоматический режим. Новый экипаж — космонавты Александр Викторенко и Александр Серебров прибыли на ее борт лишь в начале сентября. Каковы же причины перерыва?

— Наземные службы были еще не совсем готовы к работам с модулями, — объясняет главный конструктор станции Юрий Семенов. — Кроме того, накопился огромный материал, полученный с «Мира». Исследования велись по восьми крупным направлениям. Только по природоведению около пяти тысяч сеансов наблюдений...

К этому стоит добавить, что не по всем направлениям шел столь обильный поток результатов. Технологи, например, жаловались, что из запланированных для четвертой экспедиции 49 экспериментов по материаловедению было выполнено только девять.

Проработав на станции примерно полгода, А. Викторенко и А. Серебров возвратятся на Землю, уступив место другому экипажу.

Стоимость этой пятой экспедиции на «Мире» составит предположительно 90 миллионов рублей, из которых 86 миллионов будут возвращены в виде условного экономического эффекта. Дополнительные выгоды — это результаты фундаментальных исследований, оценить которые в конкретных суммах практически невозможно, но польза которых для общего научно-технического прогресса несомненна...

Лишь совсем недавно космические ведомства — и в общем-то не добровольно, а под нажимом общественности — стали публиковать некоторые статьи своих расходов и ожидаемый эффект. Информация здесь далеко не полная, до настоящей гласности еще идти и идти, но даже то немногое, что появляется в прессе, показывает: разговоры, будто космос поглощает гигантские суммы, далеки от реальности.

Орбитальные комплексы впервые начали собирать из блоков прямо на орбите. Сначала это была цепочка из двух-трех элементов, скажем, корабль—станция—корабль. На «Мире» конструкторы пошли дальше, предусмотрев, своего рода

гроздь: модуль пристыковывается сначала к цепочке, а затем манипулятором переносится на один из боковых стыковочных узлов. Вот здесь-то и возникла проблема «сапога». Начальник Главкосмоса СССР Александр Дунаев, объясняя причину задержки ввода новых модулей на «Мире», назвал эту проблему в числе основных. С цепочкой управленцы научились работать, но Г-образная конструкция «сапог» может оказаться динамически неустойчивой, трудноуправляемой. А если комплекс нельзя разворачивать — ориентировать в пространстве нужным образом, пользы от него будет мало. Более надежным представляется вариант, когда «сапог» уравновешен еще одним модулем, пристыкованным с противоположной стороны, то есть когда получается уже Т-образная конструкция. Проанализировав ситуацию, создатели станции решили не пристыковывать к ней модуль дооснащения, а подождать готовности одного блока — технологического — с тем, чтобы разрыв между пристыковками не был большим.

Не так давно была предоставлена возможность познакомиться с обоими новыми блоками на предприятии — изготовителе их — заводе имени М. В. Хруничева в Москве. По сути каждый модуль это новая станция. Корпуса во всяком случае у них идентичны, разница лишь в составе оборудования.

Что же представляет собой модуль дооснащения?

Масса аппарата на орбите — около 20 тонн, объем — более 60 кубических метров. Имеется мощная бортовая ЭВМ, модифицированный фотоаппарат МКФ-6М, биологический комплекс «Инкубатор», установка для получения вакцин «Айнур», аппаратура для исследований космической радиации «Рябина» и другие.

Очень интересна еще одна техническая новинка — космический «велосипед», или средство перемещения космонавта в открытом космосе. Предназначается для перспективных монтажных работ и других целей. Спроектирована и изготовлена на заводе «Звезда» Министерства авиационной промышленности. Руководитель работ — Г. И. Северин, известный конструктор катапультируемых кресел и другого авиационно-космического оборудования.

Один из стыковочных узлов модуля «Т» имеет специальную — андрогинную конструкцию, позволяющую в перспективе многоразовому кораблю «Буран» проводить стыковки с орбитальным комплексом «Мир». Но за этими перспективами нельзя не видеть проблем, острых вопросов.

Эпопея полета и стыковки «Кванта-2», к счастью, завершилась благополучно. Специалисты Центра управления, командно-измерительного комплекса и сотрудники некоторых институтов и КБ нашли решения и для возникших нештатных ситуаций. Но все случившееся должно послужить серьезным уроком на будущее, особенно сейчас, когда, как показала встреча в Лондоне, советская космическая техника выходит на широкую арену международного коммерческого использования.

ПОЛНОЦЕННЫМ КОМПЛЕКСОМ?

Сергей ЛЕВИЦКИЙ



ТРАГЕДИЯ ГЕНЕРАЛА ДУГЛАСА

Снимки
из
семейного
архива
Смушкевичей

Роза
Смушкевич.

Фото
Вячеслава
Тимофеева



То, о чем с тревогой предупреждали «испанцы», стало совершенно очевидным. Конструкторские бюро получили срочные новые заказы на современную технику. Она начала поступать в войска. Но было ее к июню 1941 года менее 20 процентов из пяти тысяч боеготовых самолетов западных военных округов.

К тому же чуть ли не ежегодно сменялись начальники ВВС. Л. Берия продолжал развивать версию о так называемом «военном заговоре». В 1940—1941 годах от этого наибольший урон понесла именно авиация. Вспомним поименно... Только что направленный в академию Генштаба начальник ВВС, назначенный после Смушкевича генерал-лейтенант авиации П. Рычагов, начальник Военно-Воздушной академии генерал-лейтенант авиации Ф. Арженухин, начальник главного управления авиации дальнего действия генерал-лейтенант авиации И. Проскуров, командующий ВВС Московского военного округа генерал-лейтенант авиации П. Пумпур, по-

мощник командующего ВВС по учебным заведениям генерал-майор авиации Э. Шахт, начальник штаба ВВС генерал-майор авиации П. Володин. 14 июня 1941 года был арестован помощник начальника Генерального штаба по авиации генерал-лейтенант авиации Я. Смушкевич. 28 октября 1941 года без суда, по указанию Берии, его расстреляли в поселке Барыш Куйбышевской области.

Яков Владимирович к этому времени являлся фактически инвалидом. Этот факт связан также с малоизвестной страницей нашей истории. Именно Смушкевич и есть тот самый летчик, что еще до войны, по рассказам, учился летать без ног. Правда, легенда не совсем точна. Дело обстояло так. При подготовке воздушного Первомайского парада в 1938 году комкор Смушкевич решил попробовать в воздухе новую машину. В спешке не проконтролировал положение топливного крана. На посадке двигатель самолета остановился, произошла авария.

Врачи хотели ампутировать израненному летчику ноги. Но профессор Фридланд взялся лечить Якова Владимировича и совершил чудо: раскрошенные

кости срослись. «Я буду летать?» — спросил врача выздоравливающий генерал Смушкевич. «Ходить будете», — даже не понял сути его вопроса профессор.

Но Яков Владимирович с огромным упорством взялся за тренировки своих негнущихся искривленных ног. Натанцевался же тогда с женой Басей больше, чем за всю их дружную совместную жизнь.

Вскоре он тренировался в кабинах автомобиля, самолета. И все же сумел подняться в воздух, даже воевал на Халхин-Голе. Вот какому летчику давал характеристику маршал Жуков.

Нет, не за «предвоенные упущения» был расстрелян Смушкевич. Ведь именно он создавал специальные группы из «испанцев», которые ездили по частям, передавали свой боевой опыт из рук в руки. Командование ВВС требовало изменить устоявшиеся в авиации взгляды. Но вот не всем это нравилось. Даже на Халхин-Гол ехать Якову Владимировичу сначала отказали.

Когда летом 1939 года Ворошилов собрал у себя большую группу летчиков-«испанцев», которых отобрали для выполнения интернационального долга



в Монголии, и не назвал Дугласа, Герой Советского Союза С. Грицевец подскочил с места:

— Просим послать вместе с нами Якова Владимировича Смушкевича!

Его горячо поддержали остальные. «Надо подумать», — коротко ответил нарком обороны. Мнения летчиков-героев не учесть не могли. И Халхин-Гол показал на практике, чего стоили усилия Якова Владимировича в развитии ВВС, их боевой подготовке.

11 сентября 1939 года отличившийся в боях тридцатисемилетний комбриг Смушкевич был назначен начальником ВВС. А через неделю он вылетел на советско-финскую границу. Приступил к руководству авиацией. Но сильнейший приступ боли подстерг его в штабном вагоне близ Петрозаводска.

В Ленинграде сделали рентгеновский снимок. Один из врачей удивился: «Как больной ходит?». Снова лечение. Яков Владимирович еще раз сумел мобилизовать себя, опять работал в штабе. Но очень многого не успел. В конце сорокового года уже не мог без посторонней помощи спуститься по лестнице. Ему предложили сделать операцию в институте хирургии. Сюда к генералу Смушкевичу приходили друзья. Из Забайкалья приезжали со своими бедами избиратели, чьим депутатом он был в Верховном Совете СССР. Сюда пришли, чтобы арестовать...

Его дочь, Роза Яковлевна Смушкевич, вспоминает: «Каким был мой отец во время боев в Испании, я узнала много позже, когда побывала там спустя почти пятьдесят лет после событий. В Барселоне собралось более 400 летчиков. Когда меня представили как дочь Дугласа, ко мне бросилось множество людей. Они обнимали меня, пожимали руки, называли своей сестрой. Они рассказали мне столько хорошего о моем отце, что и сейчас перехватывает горло.

В последний раз я видела его, когда ему было 39 лет, а мне 15 лет. Помню его высоким, синеглазым, очень добрым и ласковым. Хотя видела я его и суровым.

В госпитале отцу стало известно о

предстоящем аресте — его и других товарищей. Первую печальную весть о начавшихся с июня 1941 года арестах в авиации принесла ему я. Накануне к нам домой пришла жена командующего ВВС Московского округа героя Испании Петра Ивановича Пумпура и сообщила, что он арестован. Меня это потрясло. Я очень любила этого человека.

Когда я со слезами рассказала все папе, он страшно побледнел. Я думала, ему стало плохо, но он не сказал ни слова. Он вообще никогда не делился в семье своими служебными делами.

Когда отец почувствовал свой предстоящий арест, попросил маму принести ему одежду. Очевидно, хотел поехать к Сталину, чтобы попытаться предотвратить катастрофу. А мама, считая, что все не так страшно, а поездка эта вредна для его здоровья, просьбу выполнить отказалась. Отец не стал спорить, только сказал: «Ты будешь раскаиваться в этом всю оставшуюся жизнь».

Вечером Роза вернулась от отца из госпиталя, а ночью с матерью проснулись от света фонариков, направленных в лица. Обыск продолжался 36 часов. Была вывернута каждая книга семейной библиотеки, рылись в школьных учебниках, игрушках.

Поскольку в те годы считалось, что все аресты совершаются без ведома Сталина, Роза передала письмо на его имя. Вскоре ей сообщили, что будет принято.

Принял ее не Сталин, а Берия. И не в июне, а в конце августа. Ей запомнился длинный мрачный коридор, совсем не освещенный, по которому долго шла, огромный кабинет и в дальнем его конце за большим столом маленький человек в пенсне с одутловатым лицом. Он сказал мягко, даже ласково:

— Не волнуйся, ни о чем плохом не думай. Ты ведь веришь, что отец ни в чем не виноват, значит, он скоро вернется.

А через некоторое время, «членов семей врага народа» отправили в тюрьму, затем в карагандинские степи — в лагерь и на поселение. Постановление об аресте подписал лично Берия: «Ученицу средней школы Смушкевич Розу Яковлевну, как дочь изменника родины, приговорить к 5 годам лишения свободы с отбыванием срока в трудовых исправительных лагерях Карлаг с последующей пожизненной ссылкой».

Вернулись Роза с матерью в Москву через 13 лет, в апреле 1954 года.

...Виновным себя не признал... Все, кто близко знал генерала Смушкевича, с возмущением отвергают непроясненную, а потому до сих пор живучую легенду в некоей его виновности. Период застоя породил и вовсе уродливую версию причины гибели прославленного военачальника. Она в отличие от первой, полуофициальной, вытекающей из самого «приема» умолчания, имеет конкретный источник — документальная повесть М. Водопьянова и Г. Григорьева «Летать рожденный» (1969 г.). Там есть такие строки: «Темные силы, охотившиеся за генералом Дугласом в небе Испании, заинтересованные в том, чтобы Советский Союз вступил в развязанную ими войну без таких мастеров трудного искусства побеждать, каким был бесстрашный летчик, замечательный военачальник,

коммунист Смушкевич, добились своего». Так ли это?

Действительно, в начале войны журнал «Люфтваффе» — орган ВВС фашистской Германии сообщил, как во время военных действий в Испании контрразведка третьего рейха потратила много сил и средств на то, чтобы уничтожить генерала Дугласа... «Обстоятельства теперь сложились так благоприятно, — писал журнал, — что генерал Дуглас не участвует в нынешней войне. Это равносильно, по крайней мере, сбережению пяти наших авиационных дивизий».

Однако никаких сведений о том, что на молодых генералов-авиаторов фашисты фабриковали фальшивые компрометирующие документы, как то было в случае с Маршалом Советского Союза М. Тухачевским, нет. Известен лишь факт, что Геринг посулил миллион марок тому, кто уничтожит советского аса Смушкевича в бою под Мадридом.

Гораздо меньше «сил и средств» затратили И. Сталин и Л. Берия, чтобы «кровавыми репрессиями отвести от себя ответственность за недостаточную подготовку к отражению нападения врага». Такую формулировку читаем в реабилитационных документах осужденных и репрессированных в 41-м году генералов. Надо также, чтобы она, эта формулировка, касалась и тех, кто из них был уничтожен вообще без предъявления обвинения и без суда, как генерал Смушкевич.

— Я удивляюсь до сих пор, — рассказывал мне в свое время Герой Советского Союза М. Громов, — как Яков Смушкевич вообще в те годы остался живым, и еще стал дважды героем. Личность! Посудите сами...

Вот он в журнале «Большевик» публикует статью «Авиация в предстоящей войне». Надо было иметь огромное мужество, чтобы отстаивать мнение, которое шло вразрез с точкой зрения Сталина... По тем временам сама анкета генерала Дугласа выглядела весьма неперспективно: родители проживают за границей — в буржуазной Литве, сам в гражданскую войну был в белопольском плену. Выдвигал его «враг народа» Уборевич... Что с того, что Яков Владимирович из вологодских грузчиков (в Вологду семья Смушкевичей приехала из Литвы в качестве беженцев в первую мировую, потом вернулась, а в Вильнюсском архиве теперь хранится «Дело следователя о побеге из армии новобранца Смушкевича»). Что с того, что с шестнадцати лет он в Коммунистической партии, боец и комиссар гражданской войны, а из плена — дерзко бежал? «Анкетное право» было тогда беспощадным: не «впишись» в высочайше указанные рамки хоть пункт — уволят из армии, а то и прямой путь в тюрьму, ссылку, на смерть.

26 февраля 1969 года в районном центре Рокишкис Литовской ССР, где родился генерал Смушкевич, на площади его имени был открыт ему памятник. Есть памятник в основанной по его инициативе Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина. Заходил и в Москве в здание, где он работал. Мне показали место, где стояла кровать командующего — он часто ночевал в штабе. Выходя из дома, оглянулся — да, нет, к сожалению, барельефа с надписью «В этом здании трудился легендарный начальник ВВС...»

АВИАПАНОРАМА



В 1989 году Алма-Атинский аэроклуб стал лучшим в стране! Представим его начальника (на снимке): полковник Жапаров Ермек Маханович, военный летчик 1-го класса, кавалер ордена Красной Звезды. Поздравляем!

Знамя вручает генерал-лейтенант авиации С. Маслов.

Фото В. Дементенко

Все это происходило в гостеприимном Брянске, где собирались представители авиационной общественности ДОСААФ, ВВС, авиации ПВО и других ведомств. Сбор не только обобщил опыт прошлого года, но и выявил острые проблемы авиационной подготовки и спорта. Назовем только одну. Почти только треть выпускников спортивных клубов поступают в вузы ВВС и ПВО. А остальные ребята! Кто погубил их мечту о небе! Об этой и многих других проблемах читайте в ближайших номерах «КР».

ЗАБЫЛИ О ТРАССЕ

XIV чемпионат СССР по парашютному многоборью состоялся на базе Грозненского аэроклуба ДОСААФ. Участвовало 129 спортсменов. Среди них 6 мастеров спорта СССР международного класса. 32 мастера и 58 кандидатов в мастера спорта.

Завидное упорство и победу проявил молодой спортсмен Денис Додонов (РСФСР), выступавший на личное первенство. Неудачно стартовав в первый день соревнований по плаванию — занял 14-е место, он постепенно, но уверенно улучшал свое положение в турнирной таблице. Перед последним упражнением — кроссовой дистанцией — Денис уже занимал третье место. Успешно преодолев трехкилометровую трассу, Додонов стал абсолютным чемпионом СССР по парашютному многоборью.

Мастер спорта международного класса Роман Кулисткив на протяжении всех соревнований был в лидирующей группе, но его постигла неудача в последний день соревнований — в кроссе занял лишь 16-е место, а в сумме многоборья завоевал серебряную медаль. Третьим призером стал многократный

победитель всесоюзных и международных соревнований Николай Чайко (БССР).

Среди женщин призерами стали Ольга Козлова (РСФСР), Светлана Клемина (РСФСР) и Наталья Николаева (Казахстан).

Переходящий приз за общекомандное первенство получили многоборцы Российской Федерации, набравшие в сумме четырех упражнений 36 556 очков. За ними парашютисты Белоруссии — 34327 и Латвии — 34305.

Право на присвоение почетного звания «Мастер спорта СССР международного класса» получили абсолютные чемпионы страны О. Козлова и Д. Додонов. Нормативы мастера спорта выполнили 3 спортсмена, кандидата в мастера — 2 участника.

Возникли и проблемы. Судейская коллегия отметила, что при проведении соревнований в Грозном оказалось трудно подобрать кроссовую трассу, которая соответствовала бы требованиям для присвоения звания мастера спорта. По нашему мнению, следовало бы каждой авиационной организации ДОСААФ заранее найти трассу с необходимым перепадом высот.

В. ТКАЧУК,

главный судья соревнований

ОТЕЧЕСТВЕННОМУ АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ ИСПОЛНИЛОСЬ 80 ЛЕТ

Да, он в преклонном, если можно так сказать, возрасте, но вечно молод... В январе 1910 года в конном манеже Москвы были проведены первые в России соревнования летающих моделей. Инициатором выступил профессор Московского высшего технического училища Николай Егорович Жуковский. Эти соревнования собрали немногим более... десяти участников. Лучшая модель пролетела... 20 метров. Но эта «ласточка» положила начало развитию авиамodelьного спорта в стране. Советские авиамodelисты стали ведущими в мире. На всех соревнованиях за рубежом, в которых участвует команда СССР, обязательно звучит Гимн нашей Родины. С восхищением наблюдают за мастерством советских спортсменов миллионы зрителей.

Альберт НАЗАРОВ

ПЕРВЫЕ В МИРЕ РЕАКТИВНЫЕ

Полвека назад, 25 января 1940 г. в Москве над Центральным аэродромом им. М. В. Фрунзе состоялись официальные летные испытания первых в мире авиационных прямо-точных реактивных двигателей ДМ-2 на самолете И-15 бис конструкции Н. Н. Поликарпова, в качестве дополнительных моторов. Двигатели были спроектированы и изготовлены на заводе им. Авиахима. Их конструктором был И. А. Меркулов. После наземных испытаний в специально построенной для этого стальной аэродинамической трубе, в декабре 1939 г. начались заводские испытания двигателей ДМ-2. Летные испытания проводил летчик Логинов. Вслед за ним эти двигатели испытывали в воздухе на самолетах И-15 бис и И-153 «Чайка» летчики Давыдов, Жуков и Сапоцко.

За рубежом первые прямо-точные реактивные двигатели конструкции профессора Е. Зенгера были испытаны на самолете Дорнье в 1942 году, т. е. на два года позднее советских.

Наш корр.

ЧЕГО МЫ ЖДЕМ ОТ ОРЛА!

На пресс-конференции, проведенной на VI чемпионате Европы по планерному спорту среди женщин, вице-президенту ФАИ Пьеро Морелли (Италия) был задан вопрос о том, как он относится к идее создания в Орле крупного международного планерного центра? Ответ был неоднозначным.

— Прежде всего, хорошо, что здесь в Орле начато строительство центра. Благоприятный режим полетов, большой аэродром, хорошие метеоусловия, большое количество площадок, вспомогательные постройки, — сказал Морелли. — Но, полагаю, надо, чтобы он работал на полную мощность. Стал местом проведения крупных международных соревнований. Для этого нужно продолжить работу по полному введению в строй спортивного комплекса и делать его быстрее. Правда, проезд сюда, в Орел, в центр России, обходится спортсменам довольно дорого. А поэтому надо сделать так, чтобы поездка окупилась хорошим отдыхом, должным уровнем комфорта — это дополнительные сооружения — корты, бассейны и все остальное, что нужно для полноценного отдыха. При всем этом центр может привлечь зарубежных планеристов и приносить немалые доходы в валюте. Кстати, такие центры есть в Италии, Испании, ФРГ...

На Западе сейчас очень развита система аренды планеров на международных соревнованиях. Страна-организатор вместе с положением о соревнованиях предоставляет всем и такие сведения — сколько, какого типа, по какой цене она может предоставить в аренду планеров участникам. Это привлекает отдаленные страны — снимается сложность перевозок и т. д. Поэтому и в центре должны быть планеры для аренды и желательно высокого качества.

Посетил Орел и генеральный директор ФАИ Ч. Кепак. Он сказал, что ФАИ старается проводить соревнования в разных странах мира, расширять границы пропаганды планерного спорта. ФАИ, продолжил д-р Кепак, заинтересован в развитии авиационного спорта на всем земном шаре, в популяризации новых, более дешевых видов, таких, как дельтаплан, параплан, воздухоплавание, а также любительского авиационного технического творчества. «Я считаю, — заключил он, — что социалистические страны должны больше внимания обращать на эти виды спорта и помогать энтузиастам».

А вот что сказал заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР генерал-лейтенант авиации С. Маслов: «Бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР и я лично считаем, что концентрация сборной команды в одном месте принесет положительные результаты, а вновь построенная база в Орловском аэроклубе позволит проводить на высоком уровне соревнования».

Словом, от Орла мы ждем многого. Главное, чтобы централизация не нанесла ущерб планеризму на местах. Ведь и так этот вид спорта с трудом назовешь массовым.

Валентина МИНАЕВА

ФРАНЦУЗЫ ЛОРАН КАЙС И КЛОД АРЕЛЬ-ВИЛЬБОА СПРЫГНУЛИ НА ВЫСОТЕ 8000 М ПОД КУПОЛОМ ОДНОГО ПАРАШЮТА И ПРОЛЕТЕЛИ 20 КМ ДО МЕСТА ПРИЗЕМЛЕНИЯ. ЭТО НОВЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД. (ТАСС)

ПРОДАВЕЦ ИЗ ГАМБУРГА ЗИГФРИД КАББЕ — НОВЫЙ ПРЕЗИДЕНТ ФЕДЕРАЦИИ ПЛАНЕРИСТОВ ФРГ, В КОТОРУЮ ВХОДЯТ 40 ТЫСЯЧ СПОРТСМЕНОВ. ОН ИЗБРАН НА 48-М ДНЕ ПЛАНЕРНОГО СПОРТА АЭРОКЛУБА ФРГ СРОКОМ НА ТРИ ГОДА. (ТАСС)



Фото Вячеслава Тимофеева

ВОЕННЫЙ ШТУРМАН — НАРОДНЫЙ ДЕПУТАТ

В стране продолжаются выборы в местные Советы, а в Эстонии они уже завершились. Депутатом по 16-му избирательному округу Тартуского городского Совета народных депутатов стал подполковник Евгений Удовик, военный штурман 1-го класса.

В Эстонии Евгений Александрович живет около пяти лет. Он — политработник. Хорошо знает нужды и запросы военно-служащих, пользуется авторитетом у жителей своего района. Часто выступая в различных аудиториях, не боится острых вопросов, отвечает на них правдиво и принципиально.

Демократизация жизни армии. Принятие закона об обороне. Создание правовых основ для большей открытости в общении людей различных государств, назревшая отмена прописки как элемента государственной системы закрепления населения. Разработка и принятие закона о молодежи — вот только некоторые из положений программы Удовика, привлекающей к нему избирателей.

— Народным депутатам предстоит сделать очень много, — говорит Евгений Александрович. — Убежден, для того, чтобы успешно работать на любом участке, необходимы желание и энергия. Они у меня есть.

У ПЛЕНУМ ЦК ДОСААФ СССР: РАЗГОВОР НАЧИСТОТУ

Он только начался, — такова оценка многих участников Пленума. Конечно, были поставлены такие острые вопросы, как медленный переход на хозрасчет, слабость материально-технической базы, в том числе авиационных клубов. Что можно сделать «за 30 коп. взносов»? Почему Министерство обороны СССР порой не дает доучиться призывникам в ДОСААФе? Что значит «содействовать Армии, Авиации Флоту»? Ведь задачи у Общества гораздо шире — в конечном итоге всестороннее воспитание личности молодого человека-патриота. Значит, само название не соответствует роли Общества?

Вопросы. Вопросы. И ответы нужно искать, готовясь к Всесоюзной конференции оборонного Общества в 1990 году, участвуя в выборах в республиканские и местные Советы народных депутатов. «КР» приглашает наших читателей продолжить разговор, начатый на Пленуме, на страницах журнала.

Мы понимали ответственность встречи, на которую должны приехать сильнейшие «точнисты» мира, поэтому психологически настроиться на выступление ребятам нашей клубной команды было довольно сложно. Может быть, в меньшей степени это касалось Мекера Балаева из Ессентукского АСК, который уверенно рвался в бой.

Мекер оказался в нашей команде случайно, так как большая часть московских парашютистов в эти же сроки выступала в Болгарии на Кубке «София-89». Пришлось одолеть ряд организационных сложностей, связанных с продлением визы, с переездом из Трира в Варендорф, проблемой обратных билетов.

И вот мы в Варендорфе. В городе часто проходят спортивные встречи, и даже отсутствие своего аэроклуба не помешало организации крупного парашютного турнира.

Ареной послужила небольшая поляна в городском парке «Лохваль». Она с трех сторон окаймлена рядами высоких пирамидальных тополей, поэтому условия для прыжков на точность приземления были необычными и сложными.

Для участников и болельщиков — сувениры, аттракционы, кафе, праздничные костюмированные шествия, показ мод, эстрадные шоу, подъем красочных воздушных шаров — обо всем не расскажешь. И, конечно, прекрасный ведущий-комментатор. Благодаря ему зрители имели полную информацию об участниках соревнований, парашютах, правилах и ходе всей борьбы. Чем ближе к финалу, тем темпераментнее звучал из динамиков его голос, накаляя и без того горячую обстановку.

Зрители плотным кольцом окружали 25-метровый круг вдоль ограды с размещенной на ней рекламой фирм-спонсоров. В центре — ярко-оранжевый поролоновый круг для приземления диаметром 4 м. Вся информация, включая время приземления участника, автоматически фиксировалась на печатающем устройстве.

В Кубке Мира приняло участие 85 спортсменов из 14 стран, составивших 17 команд, в том числе 14 женщин, выступавших в общем зачете.

В составе московской парашютной команды (так мы значились в протоколе) — Сергей Олойцев, Константин Зябликов, Мекер Балаев, Ирина Тивелькова и Галина Антонова.

подавляющее большинство спортсменов, в том числе и наш Балаев, выступало на американских тандемах «Пара-Фойл». Наша пара-

ПРИЗЕМЛИЛСЯ ЗА РУЛЬ

В ФРГ советский парашютист Мекер Балаев выиграл легковую машину в прыжках на точность приземления.



шютная амуниция (новейшие ПО-16 и ПЗ-81) вызвала удивление и сочувствующие улыбки как своим примитивным внешним видом, так и техническими данными. Еще в Трире молодые западногерманские спортсмены, впервые увидев на нас запасные парашюты, крепящиеся спереди, приняли это за новинку техники. А в Варендорфе даже комментатор по собственной инициативе отметил (нам перевели): «Молодцы русские ребята! На такой устаревшей технике высокие результаты!»

Программа соревнований включала 12 групповых прыжков на точность приземления с индивидуальным зачетом (в том числе один ночной). Сильнейших спортсменов ожидали призы: победителю — легковой автомобиль, за 2-е место — современный парашют, с 3-го по 10-е место в личном зачете и 1—3-е место в командном — различные денежные премии.

Погода побаловала спортсменов только в первый день. Слабый ветер с открытой стороны поляны не мешал парашютистам показывать в равной степени высокое мас-

терство: у трети участников — нулевой результат, а наша команда с суммой 4 см оказалась седьмой. В последующие дни изменение направления и силы ветра принесло много неожиданностей. Опытные мастера, попадая после сильного ветра на высоте в турбулентный слой от вершин деревьев, а после этого — сразу же в штиль на последних метрах, не справлялись со своими куполами и бывало не попадали даже в поролоновый круг. Команды-лидеры отбрасывались назад, но в такую погоду за 2—3 тура можно было вернуть утраченное. Одна из сильнейших на сегодняшний день команд — «точнисты» Болгарии (мужчины) — после одного из туров занимала лишь 10-е место.

Прекрасно выступили польские парашютисты. Их армейская команда из клуба «Завиша» завоевала победу, а национальная сборная ПНР заняла 2-е место. Бронзовые медали разыгрывались в дополнительном прыжке между мужскими командами Болгарии и Москвы, набравшими после 11 туров одинаковую сумму. Увы, мы остались за чертой.

Судьба личного первенства также решалась в дополнительном туре. Балаев, лидировавший на протяжении почти всех соревнований, в итоге набрал равную сумму (10 см) с поляком Славомиром Рыбацки. Финальный прыжок принес победу Мекеру. Третье место с результатом 11 см занял Марек Тарчикowski (Польша). Отдельной медалью и кубком отмечена Черил Стернс (США), занявшая 4-е место в общем зачете и ставшая лучшей среди женщин. В десятку сильнейших спортсменов вошел москвич Зябликов.

Двойная победа Балаева на Кубках Мира в 1988 году во Франции в двоеборье и в 1989 году в ФРГ в прыжках на точность приземления лишней раз показала, что на сегодняшний день он — один из сильнейших парашютистов страны и мира.

Прошедшие соревнования показали недостаточную подготовку наших парашютистов к прыжкам в необычных условиях. Подобные соревнования, как на парашютодроме в Туле, чемпионаты ДОСААФ СССР в Мозыре и Вооруженных Сил в Пскове в 1989 году — редки, так что тренироваться негде, прыгаем только на аэродромах, вдали от городов, без зрителей. По-моему, пора наш спорт приблизить к людям, состязания проводить в городах.

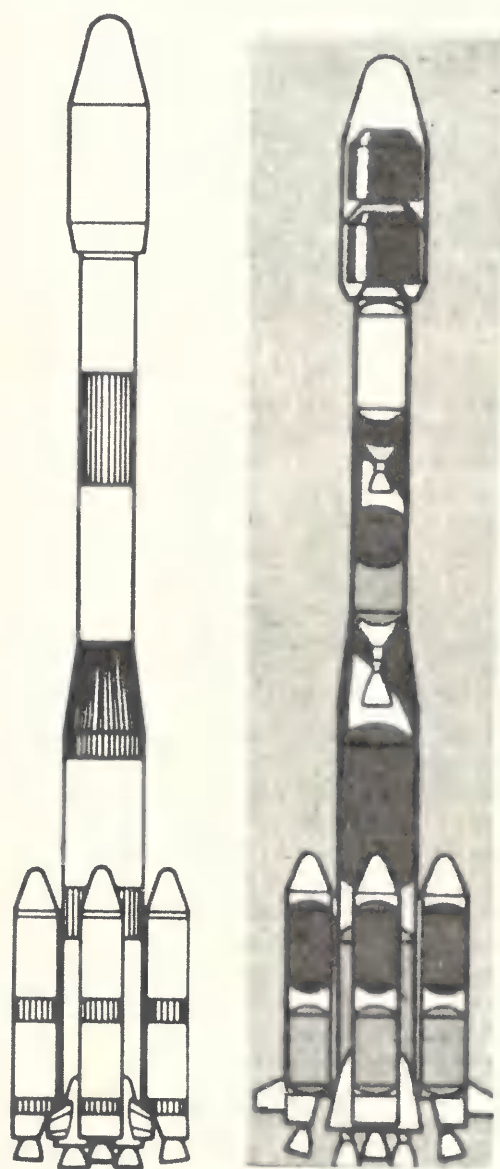
Владимир ГОРБУНОВ,
старший тренер
сборной команды Москвы

В ЗВЕНЕ — СЕМЕРКА

ФРАНЦИЯ

Продолжение.
Начало см. № 1—90 г.

ЗАВТРА «АРИАН»



Арианпейс подписала соглашение на приобретение 50 ракет «Ариан-IV» по обязательству, которое предусматривает производство европейской промышленностью коммерческой ракеты-носителя до конца тысячелетия. Предполагается, что первая из них будет запущена в конце 1991 г. Поставка последней намечена на 1999 г.

Обязательство по созданию 50 ракет-носителей было разработано Арианпейс совместно с промышленными подряд-

чиками и объяснялось стремлением снизить себестоимость продукции, улучшить ее качество и надежность, сократить производственные циклы, повысить гибкость производственных процессов. Подписали контракты глава Арианпейс и руководители четырех основных подрядчиков: Эрспасьяль, Матра и SEP (Европейское общество по силовым установкам) — все — Франция и MBV/Эрно — ФРГ.

Создание серийной партии P9 (такое название получило соглашение) даст возможность Арианпейс повысить свои акции в коммерческом поединке, начавшемся в связи с разработкой ракет-носителей в США, Японии, Китае и Советском Союзе. Европа поставила цель сохранить 50-процентную долю своего участия на рынке стартовых установок стран Запада, и соглашение Арианпейс на 50 ракет «Ариан-IV» является серьезным шагом к достижению этой цели.

Предполагается, что общая себестоимость «Ариан-IV» сократится в среднем на 20 процентов в результате инвестиций компаний, усовершенствований в руководстве программой и изменений в процессе закупок. Тому есть ряд серьезных обоснований. Одно из них — крупные финансовые ассигнования со стороны западных стран. Весьма важная часть программы, поскольку стоимость серийной партии P9 оценивается приблизительно в 18 миллиардов французских франков.

Соглашения определяют механизм закупки «Ариан-IV» — по твердым ценам пятью партиями по 10 ракет. Количественный выпуск продукции

может колебаться от 5 до 8 ракет в год, что позволяет Арианпейс с учетом рыночного спроса более гибко регулировать темпы запусков.

Таковы коммерческие детали соглашения. Не менее интересны и технические подробности.

«Ариан-IV» — это ракетаноситель с повышенной грузоподъемностью, способная выводить на геостационарную переходную орбиту от 1900 до 4200 кг аппаратуры. Величина полезной нагрузки зависит от использования навесных ускорителей с РДТТ или ЖРД, которые пристыковываются к первой ступени. Их может быть до четырех.

Распределение работ между компаниями, сотрудничающими по контракту, следующее.

Французская компания Эрспасьяль поставит 50 первых и третьих ступеней ракеты и 60 интегрированных навесных ускорителей с РДТТ. Она же отвечает за конструкцию всей системы.

MBV/Эрно (ФРГ) будет сооружать 50 вторых ступеней и 96 навесных ускорителей с ЖРД.

Французская компания Матра изготовит 50 приборных отсеков (VEB), которые будут устанавливаться между третьей ступенью и полезной нагрузкой ракеты-носителя. В отсек войдут системы наведения, управления и слежения.

И, наконец, SEP поставит 346 двигателей Вайкинг, которые используются на первой и второй ступенях «Ариан», а также в навесных ускорителях с ЖРД, и 50 двигателей HM7B для третьей ступени.

Стоимость работ Эрспасьяль оценивается в 6,75 миллиарда французских франков. Доходы

составят 18 процентов от торгового оборота в рамках Отделения космических и стратегических систем компании. Деятельность Эрспасьяль по программе соглашения объединит 30 субподрядчиков в 9-ти из 11 европейских стран.

Доля компании Матра оценивается в 1,75 миллиарда французских франков.

Особый счет возник у третьего французского подрядчика. Контракт на серию P9 приведет в рамках SEP к значительному сокращению работ этой компании по программе «Ариан», поскольку она согласилась передать комплексование двигателя для третьей ступени Эрспасьяль. Передаются также и некоторые другие части программы. Делается это с целью сокращения продолжительности производственных циклов. Тем не менее стоимость производственных работ по серии P9 оценивается для SEP в 5,7 миллиарда французских франков.

Недалеко ушла от SEP и западногерманская MBV/Эрно. Ее «счет» в системе P9 — 3,6 миллиарда французских франков и около 100 специалистов, занятых по программе «Ариан». Четверть из этого состава будет направлена на постоянную работу на стартовую площадку, расположенную во Французской Гвиане.

Приведенные данные — объем работ, сроки выполнения заказов, материальные затраты — показывают, что контракт P9 является определенным шагом вперед к созданию единой Европейской аэрокосмической промышленности с новой структурой взаимоотношений. Как считают западные специалисты, сделать этот шаг необходимо.

ВЕРТОЛЕТЫ — ПОПОЛАМ

После того как ФРГ и Франция решили подписать соглашение о совместной разработке и производстве нового противотанкового вертолета PАН-2, стали известны и некоторые финансовые подробности договора. Так, министр обороны

Западной Германии оценил стоимость разработки PАН-2 в 2140 миллионов марок, а производства 212 вертолетов — в 6600 миллионов. Иными словами, налогоплательщикам ФРГ каждая машина обойдется в 41 миллион марок.

У Франции подобный же счет, с той только разницей, что на ее долю приходится 215 вертолетов.

Страсти, которые вспыхнули при разработке проекта, выявили определенные различия двух групп специалистов в подходе к решению одной технической задачи. Французы, значительная часть территории страны которых отличается

мягким умеренным климатом с солнечной погодой, ратовали за относительно простую, легкую конструкцию с одним двигателем, дешевую в производстве и перспективную в плане экспорта. Представители ФРГ, на востоке которой суровый влажный климат, взяли ориентир на всепогодную машину с малой фронтальной поверхностью.

Как бы то ни было, главным подрядчиком проекта с отделениями в Мюнхене стала франко-германская компания Еврокоптер GmbH. Она будет распределять задания между фирмами MBV и Эрспасьяль, контролируя количественный и качественный баланс между двумя странами. Еврокоптер GmbH — дочерняя компания по отношению к Еврокоптер GIE в Париже, которая, в свою очередь, является подконтрольной компанией и совместной собственностью MBV и Эрспасьяль. По их заявлению первые поставки РАН-2 планируются в 1997 г.

Интересны детали совместного проекта. Так, в частности, Франция, кроме EUROMER (комплект европейского боевого оборудования), планирует закупить вертолет сопровождения и поддержки, оснащенный 30-мм пушечной турельной установкой, управляемыми ракетами и ракетами «воздух—воздух». Сама же система EUROMER, предназначенная для РАН-2, включает восемь противотанковых ракет и четыре ракеты «воздух—воздух», укрепленное на стойке инфракрасное сопряженное устройство, а также устройство прицеливания и отображения на шлемах летчика и стрелка.

По «частностям», MBV отвечает за несущий винт, переднюю и заднюю часть фюзеляжа, гидравлику и систему

управления, летные характеристики, напряжение, вибрацию и моделирование. Эрспасьяль — за хвостовой винт, центральную часть фюзеляжа и установку двигателей, топливные и электрические системы, аэродинамику, вес, системы спасения.

Ожидается, что в ходе реализации проекта возникнут принципиально новые технические разработки, которые потребуют участия специалистов обеих компаний. В предвидении этого созданы объединенные группы инженеров. Отвечающие за основное электронное оборудование, EUROMER и интеграцию системы вооружения расположены в центре разработок MBV Оттобрунн, недалеко от Мюнхена. На заводе Эрспасьяль, в Маригнане, размещаются группы, контролирующие летные испытания и совершенствующие электронные системы.

Что касается непосредственно испытаний вертолета, то планируется провести их в Оттобрунне при участии представителей обеих сторон.

Окончательная сборка первого прототипа намечена по плану на начало 1990 г., а первый полет последует в 1991 г. Второй прототип должен подняться в воздух через год, за ним с интервалом в шесть месяцев последуют полеты следующих прототипов.

При создании вертолета учтены достижения современной технологии. В РАН-2 используется волокнистый углеродный материал. Он применяется для уменьшения веса при изготовлении задней части фюзеляжа и кабины. Стекловолокно используется при создании обтекателей, а конструкции с наполнителем из металла — при сооружении тех частей центральной секции фюзеляжа, которые служат опорой двигателям и винту. Этот тяжелый вертолет (вес — 5,4 тонны) будет иметь ширококолейное шасси, способное противостоять разрушающей нагрузке при ударе 6 м/сек.

Важнейшим элементом конструкции РАН-2 является четырехлопастная система несущего винта диаметром 13 м, полностью выполненная из композиционных материалов. По мнению специалистов, она имеет беспредельный срок службы. Система сможет выдерживать удары 12,5 мм калибра и обладать низким отражением.

Вертолеты РАН-2 будут оснащены двумя газовыми турбинами МТМ 390. Выхлопные отверстия снабжены инфракрасными глушителями, которые закрывают внутренние части двигателя и разрежают выхлопные газы с помощью воздуха, сжатого за счет скоростного напора.

Гидравлическая, электриче-

ская и топливная системы, автопилот на РАН-2 будут резервированы. Органы управления полетом будут механическими.

Навигационная система включает в себя два идентичных блока, действующих в совокупности с внешними датчиками — воздушной скорости, магнитным, доплеровской РЛС, радиолокационным высотомером. Система выполняет функции автономной навигации и производит вычисление траектории полета. Многофункциональную РЛС тревожной сигнализации планируется использовать для обнаружения, идентификации и классификации определенных видов опасности.

В целом же следует отметить, что вертолет будет иметь самые современные системы вооружения, визуализации, основанные на новейшей инфракрасной технологии, цифровое электронное оборудование и прекрасную кабину, обеспечивающую низкую рабочую нагрузку, чему способствуют аэродинамические поверхности нового поколения, исключительные летные характеристики, управляемость, устойчивость и малый вес фюзеляжа.

Все это позволяет сделать вывод, что к середине 90-х годов франко-германский РАН-2 может оказаться одним из самых совершенных европейских вертолетов.

НЕ ТАЮТ «МИРАЖИ»



Французские специалисты планируют разработать модификацию боевого самолета «Мираж» 2000, чтобы заполнить явную брешь, образовавшуюся в национальных тактических ВВС (FATAC) между старыми истребителями и вводимым в эксплуатацию в 1996—1997 гг. «Рафалем».

Самолет, названный «Мираж» 2000NP, будет создаваться на базе двухместного носителя ядерного оружия «Мираж» 2000N. На его бор-

ту разместят привычную уже РЛС «Антилоп» 5, но использовать ее станут не для реализации профилей полета на малых высотах, а для наведения на цель.

Приобретение «Миражей» 2000NP даст возможность FATAC приступить к снятию с эксплуатации в начале 90-х годов известных истребителей «Мираж» 3Е и «Ягуар». Следующий этап — осуществление программы ограниченной модернизации таких самолето-

тов, как «Мираж» F1 и «Ягуар». Цель — повышение эффективности их тактического применения. FATAC и французские ВМС всерьез заняты решением проблем, связанных с сохранением жизнеспособности тактических истребителей в 90-х годах. Объясняется это тем, что самые старые самолеты подойдут к концу срока эксплуатации за несколько лет до того, как в

строй войдет «Рафаль».

Как считают специалисты, если «Рафаль» начнет поступать в 1996—1997 гг., нужен будет промежуточный самолет для трех или четырех эскадрилий, чтобы заменить «Мираж» 3Е и «Ягуар». А если поставки начнутся позже, то потребуются еще больше промежуточных машин.

ДЛЯ «РАФАЛЯ»

Турбовентиляторный двигатель М88-2 компании SNECMA (силовая установка для французского истребителя «Рафаль») прошел стендовые испытания. Состояли они в его 12-минутной прогонке.

Этот двигатель стал первым из девяти силовых установок, заказанных правительством Франции. Шесть следующих

прошли испытания на соответствие полетным условиям и определение летно-технических характеристик. Еще два использовались для проверки продолжительности работы.

Поставки первых серийных двигателей начнутся в 1995 г. Через год они будут готовы к эксплуатации.

НЕ СНИЖАТЬСЯ!

В парижском аэропорту проводятся эксперименты со светящейся подвижной предупреждающей системой, предназначенной указывать, что полоса закрыта. Система

состоит из вертикального «Х» с семнадцатью горящими лампочками типа огня приближения, которые в дневное время видно на расстоянии около 3 морских миль.

ЖУРНАЛУ «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» - 40 лет



1954 год

1955 год

№ 2

Решительно улучшить работу ДОСААФ

«Советский народ, воодушевленный историческими решениями XIX съезда КПСС, неуклонно идет вперед по пути построения коммунизма в нашей стране...»

Огромный размах мирной созидательной работы убедительно свидетельствует о миролюбивом характере политики Советского Союза... Но, настойчиво борясь за дело мира, мы должны, как указывал глава Советского правительства товарищ Г. М. Маленков на пятой сессии Верховного Совета СССР, твердо помнить о нашем священном долге неустанно укреплять и совершенствовать оборону великого Советского Союза.

Патриотические заботы трудящихся о дальнейшем повышении могущества советских Вооруженных Сил находят свое выражение в деятельности Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту».

Н. Каманин

№ 3

Быстрее освоить волновые потоки

«Своими высотными полетами планеристы опровергли долго существовавшее среди метеорологов мнение о том, что вертикальные перемещения воздуха бывают только в слое тропосферы. Оказалось, что такие перемещения имеются и в стратосфере...»

Уже сейчас есть основание считать, что открытые планеристами волновые колебания атмосферы таят в себе большие перспективы для безмоторного летания, причем не только на высоту, но и на дальность...».

В. Симонов

№ 8

Бдительность — наше оружие

«Враг хитер, в его руках совершенная шпионская техника и его надо уметь распознавать. Советские воины умеют это делать в совершенстве. Однажды солдат Иванов нес караульную службу, охраняя важный объект. Пристально наблюдая за всем, что происходило вокруг его поста, часовой заметил на небольшом расстоянии незнакомца. В его поведении не было ничего необычного — он стоял спиной к объекту и смотрел куда-то в сторону. И именно это показалось часовому подозрительным — он задержал неизвестного. Последний оказался шпионом. У него был обнаружен фотоаппарат, устроенный так, что съемку объекта можно было производить, стоя к нему спиной».

Е. Смирнов

№ 7

Однажды...

«...Летчик гражданской авиации комсомолец Василий Сизов проводил подкормку колхозных полей, распыляя с воздуха минеральные удобрения. Погода испортилась и, когда Сизов возвращался домой, впереди показалась темная гряда грозовых туч.

Желая обойти грозовой фронт, Сизов стал набирать высоту... И вот он заметил, что стрелка магнитного компаса стала вести себя как-то странно — она металась, вздрагивая, и, наконец повернувшись почти на 45°, застыла на месте...

Вернувшись на базу, летчик доложил командиру отряда самолетов, работавших на подкормке хлебов, о странном поведении компаса... Когда на место, указанное Сизовым, прилетели геофизики, они подтвердили наличие сильной магнитной аномалии. Начались разведочные работы. Вскоре на глубине 150 метров от поверхности земли были найдены залежи магнитного железняка.

Так летчиком гражданской авиации было найдено новое крупное месторождение высокосортной руды».

№ 8

Интересное начинание ленинградских планеристов

«Почин ленинградских спортсменов, использующих радио при обучении полетам на планере и построивших для этой цели своими силами ультракоротковолновую радиостанцию, заслуживает серьезного внимания.

...Центральному комитету ДОСААФ СССР целесообразно всесторонне изучить опыт ленинградских планеристов и передать его другим учебно-спортивным организациям, обеспечив планерные станции и клубы надежной в работе планерной радиостанцией единого образца».

«Центральный аэроклуб СССР им. В. П. Чкалова около 20 лет является неизменным членом Международной авиационной федерации. Советские авиаспортсмены завоевали и зарегистрировали в ФАИ 32 из 33 существующих мировых рекордов по парашютизму, 4 абсолютных и 7 мировых рекордов по авиамоделизму, 7 рекордов по спортивным самолетам и 5 — по планерному спорту».

1956 год

№ 1

Воздушные змеи над Антарктидой

«Комплексная антарктическая экспедиция Академии наук СССР уделяет боль-

шое внимание аэрологическим наблюдениям. Для изучения нижних слоев атмосферы (примерно до 1000 метров) будут использованы привязные воздушные змеи. Воздушные змеи, применяемые для непрерывных метеонаблюдений на определенных высотах, имеют преимущество перед радиозондами и самолетами.

Конструирование воздушного змея для антарктической экспедиции было поручено саратовскому авиационному спортсмену А. Ф. Григоренко.

Конструктор предложил змей, имеющий достаточную грузоподъемность, обладающий высокой устойчивостью, портативный и удобный в работе. Этот змей построен в Центральной авиамодельной лаборатории ДОСААФ, успешно прошел испытания и принят на «вооружение» антарктической экспедицией Академии наук СССР».

Б. Антонов

№ 3

Санитарный вертолет

«Известный конструктор наших отечественных вертолетов М. Л. Миль недавно сконструировал санитарный вертолет, способный приземляться на любую площадку, в самых труднодоступных местах. Он имеет две подвесные кабины, крепящиеся по обоим его бортам. В каждой кабине, в которую вставляются носилки, может быть перевезен один лежащий больной. Кабины вплотную присоединены к фюзеляжу. Через проем в его бортах врач, находящийся в фюзеляже, имеет доступ к больному для оказания ему необходимой помощи во время полета.

Испытания нового вертолета успешно завершены».

1957 год

№ 2

Колхозы приобретают планеры

«Впервые за последние годы две колхозные и одна совхозная организации ДОСААФ Полтавской области приобрели планеры. Это планеры первоначального обучения БРО-11. На них непосредственно в колхозах и совхозе молодежь будет обучаться планерному делу.

Колхозная молодежь проявляет большой интерес к планеризму. Желающих летать много, а инструкторов не хватает... В качестве кандидатов на работу инструкторами-общественниками подбираются товарищи, в прошлом служившие в авиации».

И. Пивень

№ 3

На охране тайги

«В минувшем году парашютисты-пожарные проникли на крайний север Томской области... Работать пришлось в очень трудных условиях — не было площадок для приземления, возвращаться с пожаров приходилось без дорог. Нередко парашютисты прыгали на весьма ограниченные площадки и на открытые болота...»

Ф. Черепанов

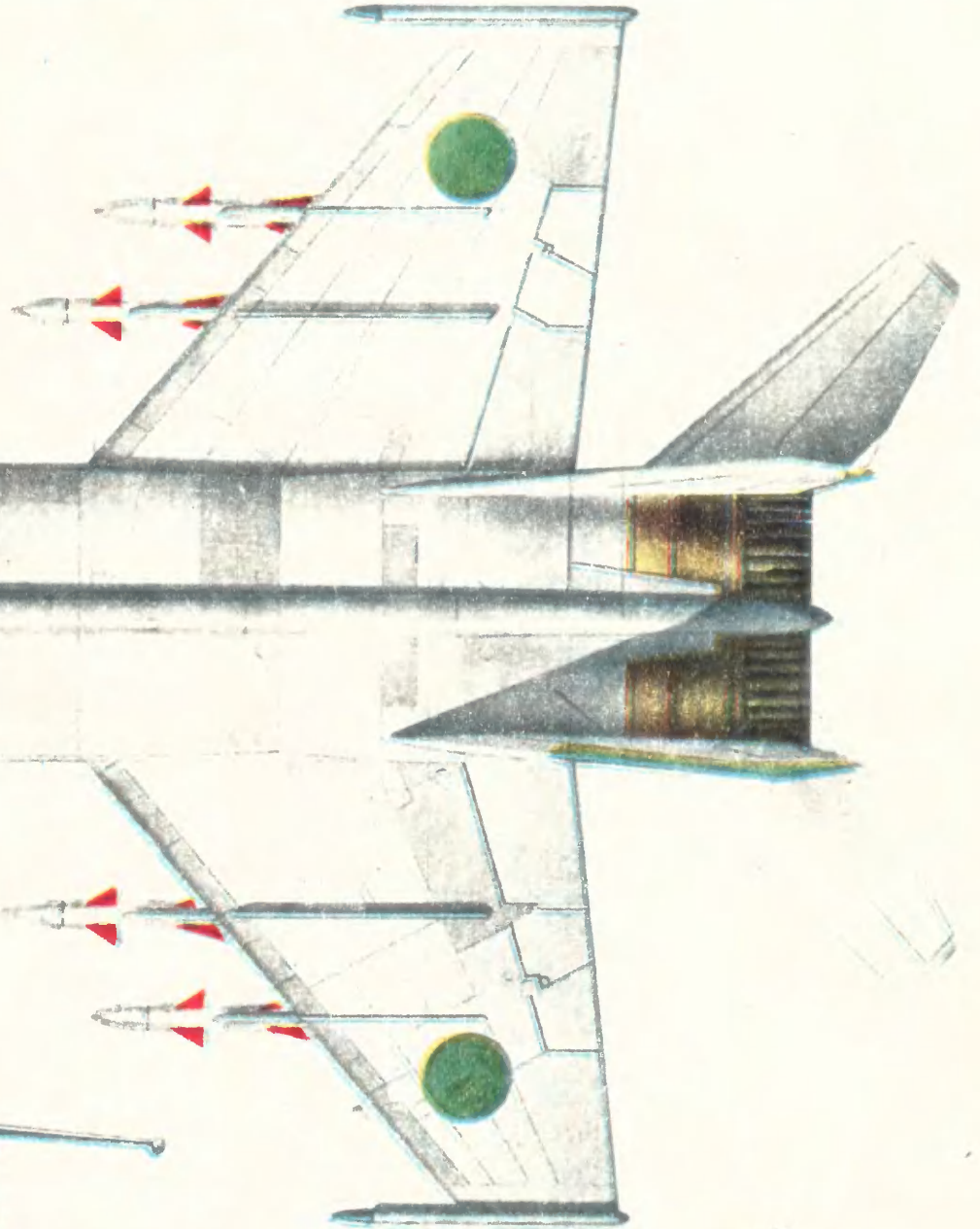


Типа МиГ-25 ВВС Ливии.

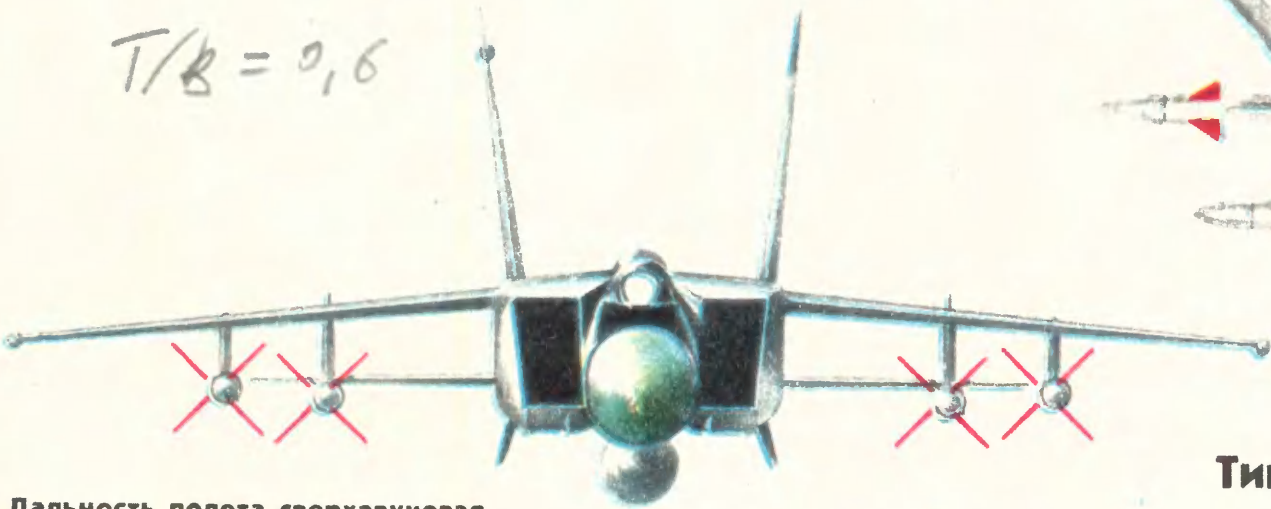


ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

	Истребитель-перехватчик	Самолет-разведчик
Длина самолета, м	22,3	
Размах крыла, м	14,1	
Площадь крыла, м ²	61,9	
Экипаж, чел.	1	
Двигатель конструкции С. К. Туманского, тяга максимальная на форсаже, кг	2 × Р-15БД-300 11 200	
Скорость максимальная у земли на высоте, км/ч	1200	3000
Перегрузка эксплуатационная	до 5	
Потолок, км	22 000	23 000



$T/B = 0,6$



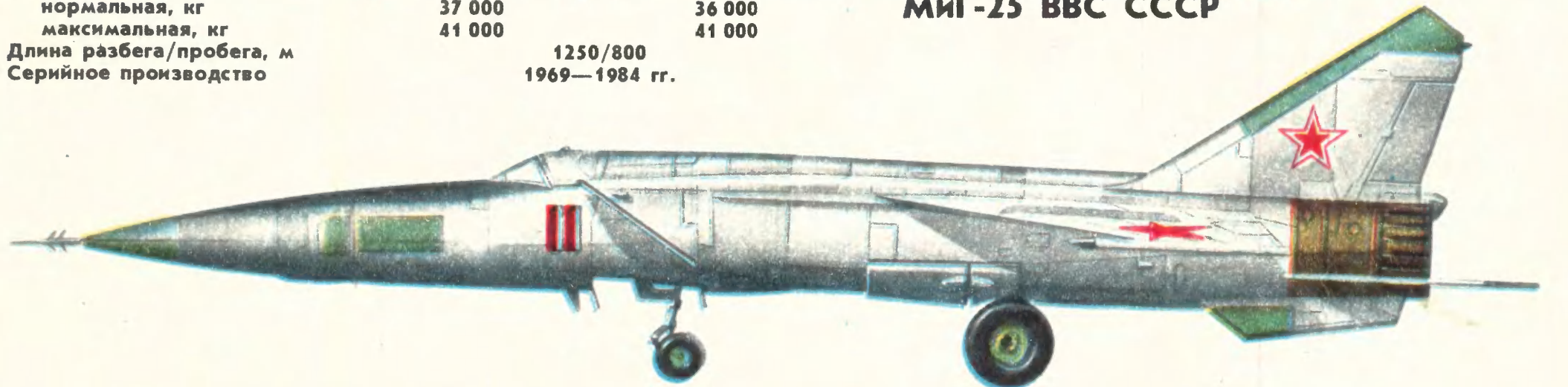
Типа МиГ-25 ВВС Индии

Дальность полета сверхзвуковая без подвесного топливного бака, км	до 940	1600
	с подвесным топливным баком, км	до 1285

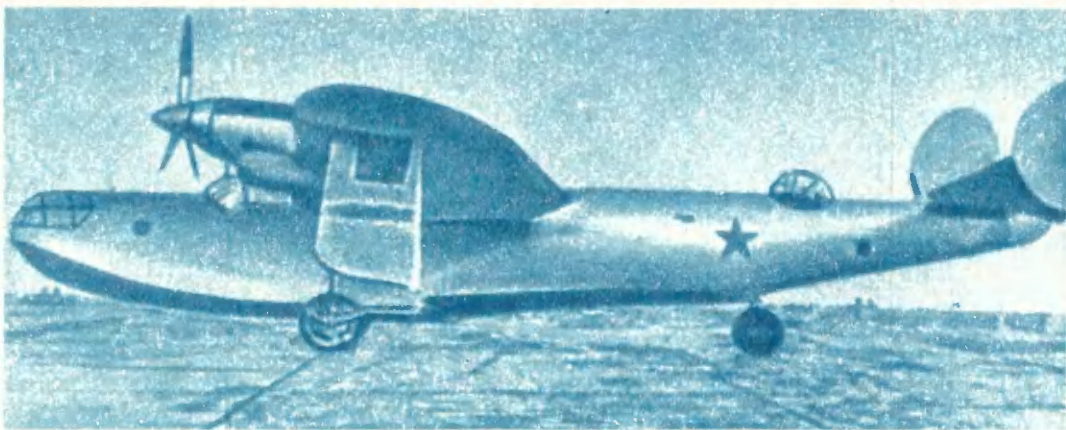


Масса взлетная нормальная, кг	37 000	36 000
	максимальная, кг	41 000
Длина разбега/пробега, м	1250/800	
Серийное производство	1969—1984 гг.	

МиГ-25 ВВС СССР



С. Туманов



«Крылья Родины» продолжают викторину, начатую в прошлом году. Ждем ваши ответы, вопросы и материалы для следующих выпусков. Фамилии читателей, первыми приславших правильные ответы, будут опубликованы в журнале.

1.1. Расскажите о самолете, изображенном на снимке.



1.2. На рисунке — уникальный, единственный в своем роде летательный аппарат. Что вам о нем известно?

ВИКТОРИНА «КР»

1.3. Накануне и в начале Великой Отечественной войны в нашей стране испытывались самолеты, наводимые на цель по радиокомандам. Что вы об этом знаете?

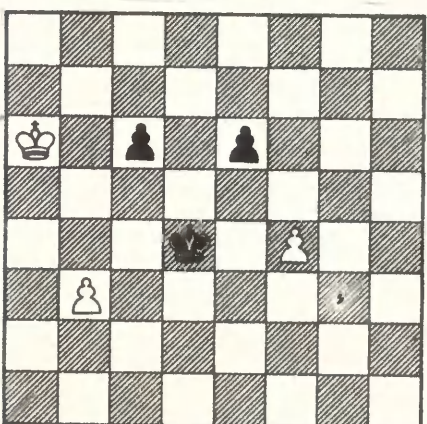
ПЕШЕЧНЫЕ СТРАДАНИЯ

Интересно, что как раз в простых на вид пешечных окончаниях таятся большие сложности и именно здесь проверяется техника шахматистов. Лишь семь десятилетий назад гроссмейстер Рихард Рети сумел найти парадоксальную идею. В позиции (белые — Крh8, п. с6; черные — Кра6, п. h5) ход белых, но о какой ничьей может идти речь, если белый король все равно не догонит пешку h? И все же 1. Крг7 Крb6 (если 1... h4 — 2. Крf6h3 3. Кре7h2 4. с7 Крb7 5. Крд7 с ничьей) 2. Крf6h4 3. Кре5h3 4. Крд6h2 5. с7 Крb7 6. Крд7. Ничья. Пешку не догнали, но угрозой настичь ее белый король сумел помочь своей пешке стать ферзем!

Позднее Р. Рети удалось представить эту идею в более парадоксальном виде: белые — Крh5, п. с6; черные — Кра6, пп. f6, g7, h6. Здесь единственная пешка борется с тремя связанными проходными пешками — 1. Крг6 Крb6 2. Кр:g7h5 3. Кр:f6, дальнейшая игра нам известна.

А в этой позиции белым помогает очень точный расчет.

Выигрыш

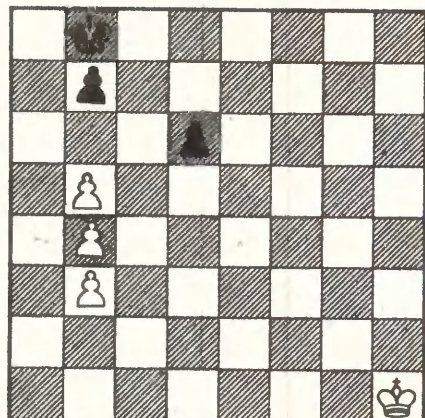


ШАХМАТНЫЙ КЛУБ «ПЕГАС»

1. Крb6! (После 1. Крb7? Крс5 2. Крс7 Крд5 3. Крд7 с5 4. Кре7 е5 5. f5 е4 черная пешка превращается в шахом. Не ведет к успеху и 1. b4? Крс4 2. Крb6 Крд5 3. Крс7 с5) 1... Крд5 (1...

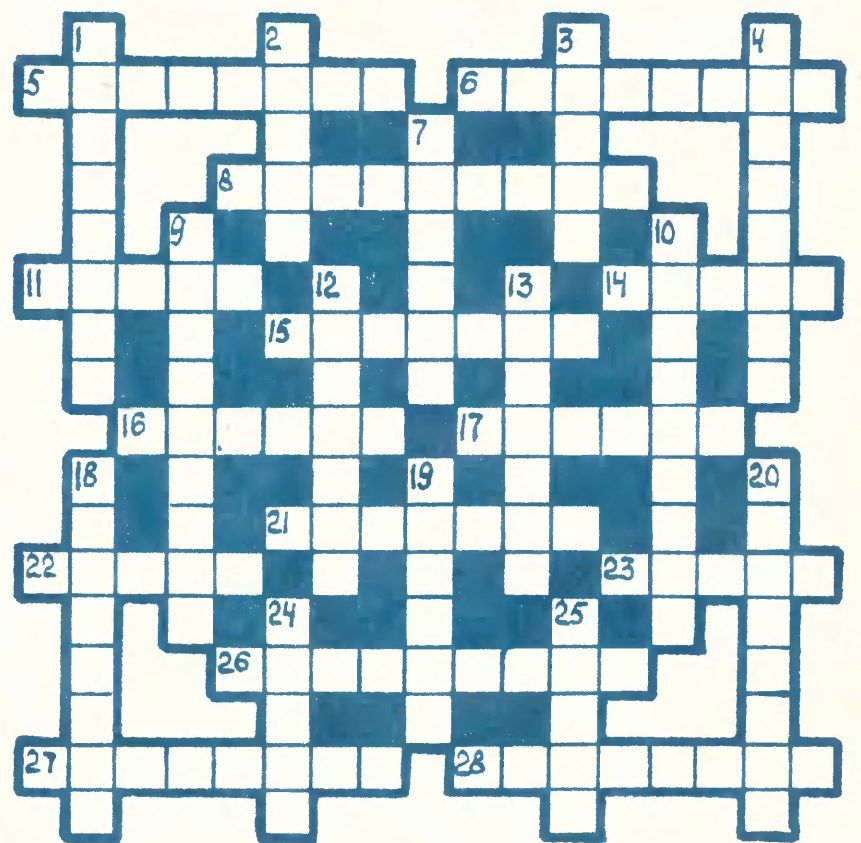
с5 2. Крс6) 2. Крс7 с5 (на 2. ... Крс5 — 3. b4+! Крд5 4. Крд7) 3. Крд7 (черные оказываются в цугцванге) 3. ... е6 4. f5 е4 5. f6 е3 6. f7 е2 7. f8Ф е1Ф. Ферзи у обеих сторон, но ход белых и после 8. Фd6+ они выигрывают. Всего на один темп оказалась быстрее белая пешка. В окончаниях это и есть самое главное. Разберите внимательно приведенные примеры, и убедитесь сами. А потом смело приступайте к новому заданию.

Ничья



Игорь ЛЯПУНОВ

КРОССВОРД



По горизонтали: 5. Траектория полета аппарата при снижении. 6. Основной силовой элемент конструкции самолета. 8. Мыс в США, где проводятся запуски космических кораблей. 11. Область действия, пределы распространения чего-либо. 14. Полный оборот самолета вокруг продольной оси. 15. Немецкий пионер ракетной техники. 16. Советский многоместный космический корабль. 17. Актер, исполнитель главной роли в фильме «Истребители». 21. Обвалованное место стоянки самолета на аэродроме для защиты от средств поражения. 22. Советский транспортный самолет. 23. Авиабазы США на Филиппинах. 26. Корабль, оборудованный для базирования боевых самолетов. 27. Авиаконструктор, участник создания первого советского самолета с ЖРД. 28. Дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации.

По вертикали: 1. Предмет, предназначенный для внут-

ренней и внешней связи в самолете. 2. Один из способов воздушного боя. 3. Сооружение для технического обслуживания и ремонта самолетов, вертолетов. 4. Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза. 7. Процесс получения неразъемного соединения деталей машин, конструкций. 9. Летчик, герой романа В. Каверина «Два капитана». 10. Центр планерного спорта в СССР в 20—30-е годы. 12. Управляемое движение летательного аппарата. 13. Советский конструктор авиационного стрелково-пушечного вооружения. 18. База советских летчиков, участников спасения челюскинцев. 19. Спортивный снаряд для тренировки летного состава, космонавтов. 20. Дирижабль, на котором в 1926 г. международный экипаж совершил первый трансарктический беспосадочный перелет. 24. Подразделение в авиации. 25. Английский ученый и изобретатель, создатель планера.

В. ЯКИН



ВОЕННАЯ СУДЬБА

В конкурсе принял участие Владимир Смоляков. Его работу — фотопортрет офицера Военно-Воздушных Сил старшего лейтенанта Елены Агарковой вы уже посмотрели на обложке. В том, что старший лейтенант вас заинтересовала — не сомневаемся. Что ж, знакомьтесь.

Однажды в Московском авиационном институте имени Серго Орджоникидзе сотрудники Главного управления кадров Министерства обороны СССР встретились со студентами и преподавателями военной кафедры. Пригласили сюда и выпускников гражданских вузов, ныне — офицеров-авиаторов. Студенты засыпали вопросами: «Да как за такую получку — у водителя автобуса больше — не жаль мерзнуть на аэродроме?»... «В армии все по указке делается, какое там техническое творчество?»... «Разве это справедливо: только малая часть офицеров запаса — выпускников гражданских вузов призывается на службу, а остальные?» «Разве можно сравнить учебу на военной кафедре с армейской службой? Почему воинский долг стал «уделом» рабочих и крестьян?» И вдруг накалившийся полемикой зал замер. Перед ним стояла молодая женщина:

— Авиационный инженер старший лейтенант Агаркова Елена Викторовна. Предваряю ответы на ваши вопросы: маршал Огарков — не родственник, а почти однофамилец. Я замужем, имею дочь... Не могу не согласиться: армия сейчас, как и все наше общество, переживает нелегкое время. Но ведь был и остается поныне священный долг беречь Родину, были и остаются достойные офицеры с чистыми и честными сердцами.

Голос звучал тихо, но напористо.

— При чем тут деньги, машины, дачи, большие города? Вспомните, ребята, альбом свой семейный, треугольники желтые с фронта.

А ведь притихли ершистые студенты. Кто-то все же не без ехидцы попросил: расскажите, товарищ старший лейтенант, о своей технике. Но и тут осечка вышла: в армии самые современные персональные электронно-вычислительные машины. С их помощью обслуживается сложнейшая техника, целые автоматизированные комплексы. Да это же мечта любого стоящего инженера! А служба — мужское дело — оказывается, и женщинам по плечу.

Как же живет офицерская семья Агарковых (муж Елены — Олег — тоже старший лейтенант)? Снимают квартиру у очень предприимчивых ныне москвичей за сто двадцать рублей. Живут, как почти все более семи тысяч таких же семей военнослужащих, без прописки. Платят молча, ибо можно вообще остаться на улице. Обидно? Да.

— Но разве это ожесточит? — Елена имеет свой взгляд на вещи. Вот Министерство обороны СССР изыскало средства помочь бесквартирным. Конечно, лучше бы на выплаченные «частникам» деньги построить гостиницы для военнослужащих, тех, что стоят в очереди на жилье.

— Хоть и не мелочи жизни все это, однако, и не главное в военной судьбе, — настаивает старший лейтенант Агаркова. В доказательство показала нам фотографию русского офицера с Георгиевским крестом — прадед Елены: Михаил Огуй. Известно, что имел на Полтавщине крепостных, бывал за границей. А после Октября 1917-го перешел на

сторону красных. «Свои» не простили. Партизанский командир Огуй был найден после их жестокой расправы с вырезанной на груди звездой.

За прадедом дед пошел в офицеры. Михаил Михайлович в первых же боях Великой Отечественной войны был ранен, намучился в госпиталях. Но вернулся в боевой строй. В 1948 году майором уволился в запас из-за тех же ран. Вместе с женой вырастил троих детей, дочь Валентина — мать Елены. Михаил Михайлович на пожелтевшей фотографии в редкую минуту встречи с семьей.

Другой дед — Климентий Новиков — молодым батраком «умыкнул» в жены хозяйскую дочь. В гражданскую войну пошел защищать рабочее дело. В годы Великой Отечественной войны танкист, горел в подбитой машине, был в плену, бежал, снова воевал... Вырастил пятерых детей. Умер весной, когда 40 лет праздновали его Победу.

Отец — подполковник Новиков Виктор Климентьевич (на снимке с матерью Елены). Политработник. Нет его сейчас в живых. Редкой красоты был человек. Помнит Елена, как тепло проходили семейные вечера, как однажды в три года потерялась она в красноярской тайге (пошла за подснежниками для мамы к 8 Марта). Подняли по тревоге гарнизон, искали всю ночь, нашли под утро. Отец присел с ней рядом и долго «вот так обнимал».

Елена окончила Винницкий политехнический институт. Когда узнала, что в военкомате есть «разнарядка» на призыв в армию женщин, немедленно написала рапорт. Началась служба.

По стопам отца пошел ее брат. Майор Александр Викторович Новиков служит на Дальнем Востоке.

На дорогах военной службы повстречала Елена и свою любовь. В новой семье опять соединились две военные династии. Старший лейтенант Олег Агарков офицер Военно-Морского Флота, из нахимовцев. Его отец — офицер запаса. Оба деда погибли в Великую Отечественную. Могила подполковника Агаркова Александра Ивановича с помощью Красного Креста найдена лишь недавно в Польше. Другой дед — Долгачев Степан Иванович, мичман, пропал без вести в начале войны в районе Стрельни под Ленинградом. До сегодняшних дней не заживает эта рана.

Вот такая семейная хроника оказалась у старшего лейтенанта, офицера в четвертом поколении.

Теперь еще раз всмотритесь в ее глаза на фотографии.

ЮРИДИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

Знаю, что увеличена продолжительность дополнительного отпуска без сохранения заработной платы по уходу за ребенком до достижения им 3-летнего возраста. С какого времени и где действует это правило?

А. Хохлова

Постановлением Совета Министров СССР и ВЦСПС № 677 от 22 августа 1989 года на всей территории СССР с 1 декабря 1989 года увеличена продолжительность дополнительного отпуска без сохранения заработной платы по уходу за ребенком до достижения им возраста трех лет.

Частично же оплачиваемый отпуск по

уходу за ребенком до достижения им возраста полутора лет вводится поэтапно:

в районах Дальнего Востока и Сибири, в северных районах страны (в Карельской АССР и Коми АССР, Архангельской и Мурманской областях), а также в Волгоградской, Новгородской, Псковской областях с 1 декабря 1989 года;

в остальных районах РСФСР, в районах Украины, Белоруссии, Молдавии и республик Прибалтики с 1 июля 1990 года;

в районах Казахстана, Средней Азии и Закавказья с 1 января 1991 года.

«Предусмотрено ли оказание финансовой помощи государством кадровым военным, проходящим службу в госбюджетных воинских частях, учреждениях, организациях, вступившим в жилищно-строительные кооперативы (ЖСК) или взявшим кредит на индивидуальное жилищное строительство?»

А. Денисов, прапорщик».

В соответствии с постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 197 от 11 февраля 1988 г. и № 406 от 31 марта 1988 г. лицам офицерского состава, прапорщикам, мичманам, военнослужащим сверхсрочной службы, вступившим в жилищные, жилищно-строительные кооперативы или взявшим кредит на индивидуальное жилищное строительство, безусловно проходящим военную службу более 15 календарных лет, оказывается безвозмездная финансовая помощь в размере до 50 процентов задолженности. Решение об оказании военнослужащим безвозмездной финансовой помощи принимается командирами воинских частей на основании представленных документов и заключения жилищной комиссии воинской части. В Советской Армии и Военно-Морском Флоте данные постановления объявлены приказами министра обороны СССР от 16 июля 1989 г. и от 31 августа 1989 г.

КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ

40 коп. Индекс 70450

**06-УТИВАСЫРДЫННАВЫ
АВИАНГСАВВИЦА-90**

